



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGIVET AF ET AKTIESELSKAB

REDIGERET AF L. DRECHSEL.

II^{TE} AARGANG

1904.

KJØBENHAVN.

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

1904.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1904.

INDHOLD.

	Side		Side
A.			
„Aalborg“, Barkskibets Stranding	379, 424	Generalforsamling i Afdl. for mindre Skibe	57, 68
Aalborg Havn	181	— — — Fyen	110
Aarhus — , Udvidelse af	181	Lodstaksterne	272
Aarsskiftet, Ved	1	Det forenede Dampskibsselskab 39, 123, 317, 568, 581, 603, 612, 621	592, 621
Admiralitetskort, Engelske, Fejl ved	40	Domme i Søfartsanliggender, Samling af nordiske	184
Alexandria, Losseforhold for Træløst i	435	Drogdens Uddybning	30, 219
„Allauton“-Sagen	387, 537	Dønvigs Redningsbøje	12, 359
„Anløbe en Havn“, Hvad forstaas ved at	525, 547	Dødsfald:	
Antwerpen, Havnen	181, 249	Kaptajn N. Nissen	5, 54
Assuranceafdeling, Et Forslag til en	186	— R. Petersen Høy	53
Atlantehavsarten, Takstkrigen i	450	— I. Chr. Dam	53
B.			
Befragtningsklausuler og Havarier, Haandbog om	261	— I. Schanke	68
Berg, H. P., Kaptajn	12	Skibshandler R. C. H. Skafte	80
Beslaglæggelse af dansk Dampskib „Henning“	533, 548	Kommandør R. W. Bauer	170
Bjærgeløen, Den permanente Voldgiftskommission til Fastsættelse af	349, 375, 612	Kaptajn L. Andresen	210
Bjærgeløen for Bjærgning af eget Skib	389	— L. B. Poulsen	219
Bjærgnings- og Sammenstødssager, Traktatudkast vedrørende	137	Generalkonsul P. Berg	250
Board of Trade, Overgreb af	169, 171	Skibsmægler U. Holm	279
Bohuskysten, Strømmen ind mod	248	Kaptajn A. I. Mathiesen	280, 308
„Borregaard“, Dampskibets Undergang	414, 584	Dampskibsekspeditor S. Rode	292
Breddeobservation af A. O. Tuxen, Ny 97, 128, 139, 153, 162		Fiskeskipper N. S. Kromann	317
Britiske Handel og Udlandets Tonnage, Den	526	Skibsreder Carøe	318
Børskurs, Kjøbenhavns	I hvert Nr.	Kaptajn W. M. I. Heggum	423
C.			
Certepartier, Feldspat-	182	Skibsreder V. Kaas	423
— , for Træ til franske Havne	259	Kaptajn F. C. C. Offenbergs	435
— , fra Lübeck	228	Skibsbygmester N. F. Hansen	435
— , Negligenceklausulen etc	271	Skibsreder R. H. Rasmussen	462
— , om telegrafisk Underretning ved Lastning af Træløst i Østersøhavne	248	Kaptajn T. H. Tofte	515
Chile, Afgifter af Skibe, som befarer	611	— Becker	538, 548
Comité maritime international 351, 449, 452, 463, 473, 474, 625		Konsul H. Smith	548, 557
D.			
Dampmaskinens Udvikling	39	Kaptajn M. Bendtzen	569
Dampskibsselskaber, Udenlandskes Aarsberetning	249	— M. A. Petersen	569
Danmarks Handelsfaade i 1903	476	Skibsreder I. N. Jensen	569
Dansk Sejlskibsrederi-Forening:			
Aarsberetning	291	Styrmand Dam	592
Aarsgeneralforsamling	319, 331, 387	Sømand I. O. A. Jensen	592
		Kommandør N. Jacobsen	602, 612
		Fuldmægtig Axel Torm	622
		Domme:	
		Højesteret:	
		Bjærgning og Medvirkning til Bjærgning (Dpsk. „Chingford“s Rederi ktr. P. I. Kall for Bark „Nore“)	220
		„Despatch money“, om Søn- og Helligdage ved deres Beregning (C. K. Hansen ktr. Christiansh. Fabr.)	272
		Fastsættelse af Bjærgeløen (C. K. Hansen ktr. Em. Z. Svitzer)	80
		Ret til Part af Lodsfortjeneste (Lods Østergaard ktr. Marineministeriet)	526

	Side
Skibsførers Straffemyndighed i dansk Havn (Kapt. Bønnelykke ktr. Hovmester A. Goll)	305, 308
Styrmænds Overarbejdspenge (Styrmænd Monk-Petersen ktr. Kapt. Chr. Jørgensen)	548
Told af Maskiner i et Dampskib (Hellerup Skibsværft ktr. Generaldirektoratet for Skattevæsenet)	54
Sø- og Handelsretten:	
Afmønstring ved Anløbning af dansk Havn (Skibstømrer A. Andersen ktr. C. K. Hansen)	527
Ansvar for beskadiget Ladning (F. W. Koepke ktr. G. Halkier & Co.)	624
— — — — (Gross. I. Wermuth ktr. Kapt. A. M. Nord)	528
— — — — (C. K. Hansen for Dpsk. „Holmside“ ktr. I. Asmussen)	413
— — — — (Gross. E. Hammelev ktr. Alfred Christensen)	42
— — leveret Maskine og Kedel (Dampskibsselskabet „Vesterhavet“ ktr. „Dansk Maskinfabrik“ og „Hellerup Skibsværft“)	584
— — Vægtdifference (J. Applebaum ktr. D. F. D. S.)	541
Ansættelse af Bjærgeløn (Rederiet for Dpsk. „Kronborg“ mod Dampskibsselskabet „Vulkan“)	624
Betaling for Reparation m. v. („Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft“ mod Rederiet for Dpsk. „Vulkanus“)	624
— — udlaant Bly (John Forbæchs Eftf. ktr. Overretssagfører Hjardemaal)	528
Erstatning for Skade paa Skib under Reparation (Skibsbygmester Larsen ktr. Skibsfører C. Jensen)	298
Erstatningskrav i Anledning af Sammenstød (Rederiet for Dpsk. „Deramore“ mod Generaldirektoratet for Statsbanedriften)	604
Fastsættelse af Bjærgeløn (Em. Z. Svitzer ktr. Hecksher & Son)	81
— — — — (Kbm. Pepke ktr. Em. Z. Svitzer)	43
Forseelse i Tjenesten (Det offentlige ktr. Matros O. H. P.)	603
— — — — (D. F. D. S. ktr. en Fyrbøder)	251
— — — — (Det offentlige ktr. Donkeymand A. C. Jensen)	440
Forstaaelse af Kontrakt om Bjærgning (Kapt. Schrøder ktr. Em. Z. Svitzer)	6
Klage over tilbageholdt Hyre (En Fyrbøder ktr. Føreren af Dpsk. A. N. Hansen)	153
Krav som Agent i Anledning af en Dampers Befragtning (A. Thun ktr. „Urania“ ved Alfred Christensen)	583
Levering „ved Skibets Side“ (Grosserer V. Lund ktr. D. F. D. S.)	6
Mellemværende i Anledning af for sen Levering af Skib m. m. (I. Bull ktr. „Dansk Maskinfabrik, Kedel-smedie, Støberi og Skibsbyggeri“ og „Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri“)	338
Omkostninger ved en Matros' Begravelse (Udenrigsministeriet ktr. Kapt. Chr. Wibroe)	182
Opbevaring m. v. af Baad (Skibsbygger M. Rasmussen ktr. Arkitekt V. Woldby)	352
— og Eftersyn af Lystbaad („Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft“ ktr. Grosserer O. Hertz)	297
Overtrædelse af Lov om Forhyringsagenter (Det offentlige ktr. Dansk Skibs-Restaurationsforening“)	324
Respektstridig Opførsel (Det offentlige ktr. en Maskinmester)	170
Ret til Hyre m. v. (Fhv. Fyrbøder Madsen ktr. Dampskibsselskabet „Heimdal“)	42
Rømning 7, 42, 82, 153, 251, 440, 527,	528
Sammenstød (Skipper P. Chr. Jensen ktr. „Halland Ångbåts Aktbl.“)	5
— i Havn (Kapt. Hægqvist og Skibsreder Jartinen ktr. Hecksher & Son)	324
Skibsførers Pligt til at vidne (I. B. Ohlsen ktr. D. F. D. S.)	583
— Uforsigtighed og Forsømmelighed (Det offentlige mod Skibsfører I. C. I.)	593
— — — — (Det offentlige mod Kapt. D. C. B.)	592
Slet Sømandsskab og Forsømmelighed (Det offentlige Kapt. P. S. A. og Styrmænd S. M. I.)	603
Smugling	42, 605

	Side
Strid om Kommission ved Skibssalg (Handlende N. M. Malmquist ktr. „Kjøbenhavns Skibssalgsbureau“)	605
Styrmænds Forsømmelighed (Det offentlige ktr. Styrmænd I. C. A.)	593
Styrmænds Overarbejdspenge (Styrmænd Monk-Petersen ktr. Kapt. Chr. Jørgensen)	81
Tiltale for slet Sømandsskab m. v. (Det offentlige ktr. Kapt. V. Gundel og D. F. D. S.)	623
Landsoverretten i Kjøbenhavn:	
Ansvar for beskadiget Ladning (Svensk Dampskib „Diana“s Rederi ktr. Ladningsmodtagere i Odense)	126
Brugen af Vidnesbyrdbøger (Fyrbøder Chr. Nielsen ktr. D. F. D. S.)	397
Overliggedagspenge (Kapt. R. Schultz ktr. „Hasle Klinker og Chamottestensfabrik“)	82
Landsoverretten i Viborg:	
Ansvar for beskadiget og manglende Ladning (D. F. D. S. ktr. „Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus“)	196
Bjærgning og Medvirkning til Bjærgning (Dpsk. „Chingford“s Rederi ktr. P. I. Kall for Bark „Nore“)	83
„Frit til og fra Borde“ (Skibsfører I. Stoffer ktr. „Aalborg Oljemølle“) 337, 397,	485
Aalborg Købstads Særet:	
„Frit til og fra Borde“ (Skibsfører I. Stoffer ktr. „Aalborg Oljemølle“)	55
Vejle Særet:	
Regnvejr ikke en Hindring „fra Skibets Side“	573
Belgisk Domstol:	
Neglignce-Klausuler	538, 568
Engelsk Domstol:	
Ansvar for manglende Last	452, 625
Engelske Fiskeres Navigering	219
Enkelt Skib overfor Eskadre 14, 236,	247
Erstatning for Følger af Sammenstød (Sk. „Kodan“s Reder m. fl. ktr. Intern. Navigat. Co. lim.)	549
Fastsættelse af Erstatningsbeløb (Siam-Andrea Vagliano)	25
Kollision paa Kjøbenhavns Inderred (Dpsk. „Dewslan“ ktr. Dpsk. „Louise“)	390
Moderat Fart i Taage	412
Navigeringen paa Themsen	612
Sammenstød (Dpsk. „London“ ktr. Damptrawler „Anson“)	439
— mellem Dampskibe, der begge erklæres for skyldige	572
Skibets Ret til Fragt af Last ud over det paa Konossementet opførte Kvantum	622
Nordamerikansk Domstol:	
Søassurancesag	282
Norsk Domstol:	
Ansættelse af Bjærgeløn	352
Forstaaelse af Udtrykket „fuld og komplet Ladning“	502
Skibsførere som Vidner	272
Skøn og Taksation over bjærget Fartøj (Dampskibsselskabet „Urania“ ktr. „Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni“ og „Moss Værft, Bjærgnings- og Dykkerkompagni“)	138
Tysk Domstol:	
Ekspllosion af Kulladning	438
Hvad der kan forlanges af en tysk Dampskibsmatros	24
Skal Skipperen gaa til anvist Losseplads?	125
Søvejsreglernes Artikel 21 og 16.	613
Ulykkestilfælde om Bord (Sk. „A. H. Friis“)	568

E.

Efterretninger for Søfarende I hvert Nr.	
Ekensund, Murstensfragterne fra	59
Elben, Forordninger angaaende Sejladsen paa	259
Emigrantskibe, Besigtelse af, i Norge	388, 463
Engelsk Skibsbygningsindustri i 1903	5
— Søfartslov, Forslag til Forandring i	248
Enkelt Skib overfor Eskadre 14, 236,	247
Erstatning for Tab af Menneskeliv, Frivillig	25

	Side
F.	
Fart og Dybgaaende, Skibes	452
Faxe Havn, Forholdene ved.	187
Finansloven og Skibsfarten	488
Finlands Havne, Besejlingen af	412
Finske Kyst, Strandinger paa	388, 422
Fiskekutternes Motorjoller, Bemanding af	29
Fiskeres nautiske Uddannelse, Vore	29
Fiskeri, Bestemmelserne vedrørende	557
Foreningsmeddelelser	32, 144, 354, 403, 441
Forhyring „paa ubestemt Tid“, Naar ophører den	425, 547
Forlis af Skibe i 1903 og 1904	516, 575
Fragtkrigen mellem Hamburg-Amerika Linjen og D. F. D. S.	581, 592, 603, 612, 621
Fragtmarkedet	I omtrent hvert Nr.
Fremmede Skibes Retsstilling i britiske Farvande	377
Friis, B. S., Fuldmægtig, Cand. jur.	487
Fyranlæg paa Jyllands Vestkyst	309
Fyrvæsens Udvikling, Vort	339
— — i det kommende Tiaar, Vort.	25
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart: Aarsberetning	207
Andragende angaaende Konsulatafgifterne	41
En nordisk Lov om Konossements-Klausuler	292
Forordninger ang. Sejlads paa Elben.	259
Revisionen af Lovene om Styrmandseksamen og Sønering	221

G.

Generalforsamlinger:

Aalborg Dampskibsselskab	130, 189
Burmeister & Wain Maskin- og Skibsbyggeri	143
Dampskibsselskaberne Carl, Gorm, Skjold	142
— Cimbria	131
— Dania	174
— Danmark	131, 240
— Dannebrog, af 1896, Neptun	155, 156
— Heimdal	240
— Helgenæs	143
— Kjøbenhavn, Union, Inga, Østersøen	109, 110
— Myren, Ægir	156
— Nauta	156
— Norden	240
— Nordsøen, Urania	239
— Skjalm Hvide	143
— Steam	188
— Thor	284
— Thore	239
— Torm	240
— Vendila	131, 180
— Vulcan	180
Danske Lloyd, Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab	265
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi og Skibsbyggeri	234
Dansk Navigatorforening	174
— — s Hjælpefond	174
— Sejlskibsrederi-Forening	319, 331
— — —, Afdelingen for mindre Skibe	57, 68
— — —, Kredsafdelingen for Fyen	110
Den alm. danske Skibsførerforening af 1874	109
Den ny Sømandskasse	86
Det dansk-franske Dampskibsselskab	174
— — -russiske	265
— forenede Bugerselskab	240
— — Dampskibsselskab	155
— Helsingørske	155
— kgl. octr. Søassurance-Kompagni	131
— Det vestindiske Kompagni	284
Dragør Skibsfører- og Skibsrederforening	86
Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise	180
Foreningen til Søfartens Fremme	189

	Side
Genforsikrings-Aktieselskabet Skandinavia	353
Hellerup Skibsværft	284
Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri	507
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft	155
— Skipperforening	85
Kolding Søassuranceforening	86
— Sømandsforening	85
Marstal Skipperforening	87
Neptun, Tøjassuranceforening for Søfolk	32
Nordisk Skibsrederforening	322
Svendborg Søassurance	111
— Toldstedts Forsikringsforening for Søfolks Ejendele	86
Søassuranceforeningen Marstal	85
— Ærø	32, 129
Sømandsforeningen	130
Sønderho Enkekasse	143
— Understøttelsesforening	86
Vejle Sømandsforening	130
Ørekassen	86
Østasiatisk Kompagni	262
Giftig Luft i Lasten	107
Grenaa Havn	185
Grønsunds Uddybning	30

H.

Hals, Afgiften ved	30
Hamburgs Skibsrederforening	410
Hammerøns Signalstation	282, 325
Handelsberetningen for Aaret 1903	225, 238
„Harter Act“, Den engelske Regerings Stilling til en.	207
— — —, En nordisk	433, 437, 461
Havarier, Ugens	I omtrent hvert Nr.
Hjemsendelse af Søfolks Penge	80, 85
Højskole for Sømand i Svendborg	169

I.

Jacobsen, N., Kommandør, Assurancedirektør	602, 612
Jensen, Julius, Kaptajn	251
Ildebrande i Skibe, Aarsagen til	525
Indkaldelse af befarent Mandskab	45
Internationale Søretsbestemmelser, Den engelske Regerings Stilling til	347
International Forening af Sejlskibsredere	271, 435, 569
— Søret, Dansk Forening for	219
Internationalt Søretsmøde i Amsterdam	452, 463, 473, 474

K.

Kjøbenhavn, Losningsomkostningerne i	227, 249
Kjøbenhavns Inderred, Forholdene paa	376
Kommission ang. Navigator- og Maskinistuddannelsen m. v.	11, 219, 591
Kommissionen til Afholdelse af Styrmandseksamen m. m.	181, 195, 421
Konnossementer, Gennemgaaende	571
Konnossementet, Det maa fremgaa af dette, at Lasten føres paa Dækket	338
Konnossements-Klausuler 105, 183, 207, 279, 292, 433, 436, 461	570
Konsulatafgifterne 41, 53, 60, 305, 321, 525, 537, 540, 567, 571, 592, 601	601
Krigen og Skibsfarten	83, 116, 151, 170, 337, 410, 537
Krigskontrabande, Om	79, 84, 387
Kurs ved Fragtens Opgør, Fejlagtig	291
Königsberg, Mæglere og Fragter i	538

L.

Lasteplads eller Lastepalser	24
Libaus Havn, Besejlingen af	426
Liggedags-Klausuler	351
Limfjorden, Besejlingsforhold paa	196, 320

	Side	Side
Literatur:		
Det kgl. Søkort-Arkiv: Den islandske Lods	15	
Maskinmestrenes Forening: Tidsskrift for Maskin- væsen	15	
Indenrigsministeriet: Deviationsbog	15	
Det kgl. Søkortarkiv: Fyr- og Taagesignalstationer	16	
Rich. Madsen: Vandrørskedlen	43	
L. Drechsel: Beretning om det femte nordiske Søfartsmøde	105, 116	
J. Jantzen: Befragtningsklausuler og Havarier . .	261	
S. Stephensen: Sjømandskab om Bord i Damp- skibe	295	
Det meteorologiske Institut: Isforholdene i de ark- tiske Have 1903	295	
Bestimmungen über die Einfuhr von ausländischen Waaren, St. Petersburg 1903	296	
C. F. Drechsel: Fiskeriberetning for Finansaaret 1902—1903	390	
B. S. Friis: Skipperens Myndighed om Bord m. m.	401	
Maskinmestrenes Forening: Teknisk-maritim Ordbog	479	
I. A. D. Jensen: Lærebog i Navigation, 2. Afdl. .	490	
A. G. V. Petersen: Beretning om den tekniske og hygiejniske Kongres i Kjøbenhavn 1903 . .	492	
I. A. D. Jensen: Nautisk Almanak for 1905 . . .	530	
O. S. Giertsen: Lommebog for Styrmand	626	
Lloyds Register of Shipping	516, 575	
Loddeapparater	199	
— , Moderne 233, 260, 280, 296, 305, 318,	398, 424, 439	
Logwoodcertepartierne	397, 435	
Lodsning under Bugsering	39, 54	
Lodspenge under Maanedsbefragtning	614	
Lodstakster, De ny	172, 272, 331, 387, 550	
London, Er den en dyr Losseplads	449	
Losning af Trælæs i England	489, 557	
Losningsforholdene i Kjøbenhavn	227	
Losningsomkostninger	613	
Losning „ved Skibets Side“	55, 67, 68, 236, 321	
Lovene om Styrmandseksamen og Sønæring, Revisionen af	221	
Lov om Konnossements-Klausuler, En nordisk	292	
Lægterage	626	
M.		
Maaling af Trælæsning	23	
Maanedsbefragtnings-Spørgsmaal	260	
Maskinistuddannelsen	259	
Maskinmestre og Skibsførere	115	
Menneskeliv, Tab af til Søs	539	
Møller, Carl E., Havnefoged	594	
N.		
Navigationseksaminerne	591	
Navigatør- og Maskinistuddannelsen m. v., Kommission angaaende	11, 219, 591	
Negligence-Klausuler	538, 568	
Nevtrale Handelsskibes Forpligtelser under Søkrige, Notitser vedrørende danske og fremmede officielle Bekendtgørelser m. m. angaaende Overholdelsen af	151, 161	
Nissen, N., Kaptajn, Søforklaring ang. hans Død	55	
„Norge“, Dampskibet, dets Forlis 317, 335, 336, 409,	423, 463, 548	
— — , Søforhørerne 359, 378, 388, 399,	423	
— — , Sagsanlægget	423	
— — , Proceduren	558, 569	
— — , Dommen	621, 623	
Norges Øst- og Sydkyst, Søulykker paa	137, 248	
Nybygninger, Køb og Salg	I omtrent hvert Nr.	
O.		
Observationer, Om	44	
Odense Fjord og Kanal, Lodsning under Bugsering i 39, 54,	359	
Odense, Søvejen til	423	
Opbringelse af kullastede Dampere	116	
„Oscar II“s Grundstødning, Dpsk.	124, 389, 401, 450, 464	
Overarbejdspenge, Styrmands Ret til	81, 93	
P.		
Pariser-Deklarationen af 1856	79	
Pendulpropeller, Vogts	93, 105, 171, 224, 347	
Petersen, P. A., Skibsmægler	451	
„Preussen“, Femmasteren	182	
Propsladninger fra Finland	569	
Prøvekammer til Undersøgelse af Skibslanter og Kompasser	169	
R.		
Reders Ansvar i H. t. Fragtkontrakten	279	
— — og dets Begrænsning	625	
Redningsapparater	336	
Redningsvæsens Virksomhed, Det danske	40	
Responsa, afgivne i 1903 af Grosserer-Societetets Komite	238	
Rigsdagssamlingen	487	
Rorkommandoen i Tyskland	16	
Rusland for Russerne	24	
— , Ny Forordninger i	250, 412, 421, 426, 462, 474	
Russiske Havne, Manifeste i Fartøjer, der ankommer til	138	
S.		
Sammenstøds- og Bjærgningssager, Traktatudkast ved- rørende	137	
Schmidten, M., Kaptajn	25	
Schneider, A. W., Bureauchef	592	
Sejlskibsrederier, De danske	411	
Signalering med Lloyds Stationer	291	
Signalstationerne	282, 325, 350, 412	
Skagens Havn	297	
Skibsefterretninger	I omtrent hvert Nr.	
Skonnerter	296	
Spanske Transportafgift, Om den	25, 182, 611	
Spørgsmaal og Svar:		
Afregningsbøgers Fremlæggelse ved Afmønstring . .	454	
Anerkendelse i Finland af danske Skibes Certifikater	341	
Bjærgning eller Bugsering	461	
Dansk Dampskibsrederi-Forenings Forhøringsregler	506	
Den sydlige Grænse for Englands Østkyst	481	
Kommission af Bunkerkul ved Skibssalg	285	
Krav i Anledning af, at en fragtet Damp har ringere Fart end opgivet	181	
Kulagents og Kaptajns Forhold ved Stuvningen . .	480	
Lodsplicht, særlig i Limfjorden	480	
Lodstvang langs Kysten af England	442	
Losning i „den lovlige Arbejdstid“	481	
„Märkullens“ Paategning ved Lastning til Sverrig	189	
Skibets Ret til at losse, hvor det „stedse kan ligge flot“	530	
Skibsførers Ret til Andel af Overliggedagspenge . .	118	
Styrmands Krav paa Hyre ved Opsigelse	530	
Syn og Oversyn i H. t. Lov om Tilsyn med Damp- fartøjer	73	
Søvejsreglernes § 28, Forstaaelsen af	340	
Tidsbefragters Ret over Skibet efter Udløb af den i Certepartiet bestemte Tid	239	
Til hvem skal Andragende om at blive edsvoren Mægler stiles?	145	
„Uafbrudt fortsat Losning“	392	
Statistiske Oplysninger, Reders Forpligtelse til at meddele	23	
Storebælt, Anlæg til Lettelse for Sejladsen gennem, særlig i Taage	72	
St. Louis Udstillingen, Fra	505	
Stormvarselstjeneste i Danmark, Indførelse af . . .	12, 515	
St. Petersburg, Toldforhold i	462	
Straffemyndighed, Skibsførers, i dansk Havn . . .	305, 308	

	Side		Side
Strejker i Marseille	211, 235, 423, 434,	515	Ulykkesforsikring for Arbejdere, der losses Skibe 611, 613
Sveriges almännna Sjöfartsförening	195		— - Søfarende 198, 499, 503, 513, 550, 567
Synsmænd for Helsingør Købstad	11		570, 571, 594, 622
Synsprøver, Er de nuværende tilfredsstillende?	435		
Søfartsmøde, Det femte nordiske, Beretning om 105, 116,	292		
V.			
Søforhør, Søforklaringer:		Vejroversigter over Nordatlantehavet 59, 108, 153, 209, 262	
Dampskibet „Norges“ Forlis (Sø- og Handelsretten i		323, 379, 425, 479, 540,	582
Kjøbenhavn)	359, 378, 388,	399	Ventilation af Lastrum 79
Sammenstød mellem Dpsk. „Artemisia“ og Sk.			— , Overflade-, af Kulladninger 139
„August“ (Seeamt i Hamburg“)	526		Ventiler, Luft-, for Smaaskibe 171
Sammenstød mellem Dampskibene „Napoli“ og „Emil			Vogts Pendulpropeller. 93, 105, 171, 224, 347
R. Retzlaff“ (Seeamt i Stettin)	337		Voldgiftskommission, Den permanente til Fastsættelse
Sammenstød mellem Fiskekutter „Meta“ og Hel-			af Bjærgeløen 349, 375, 612
dæksbaad „Absalon“ (Søretten i Grenaa“)	582		Vrag i Atlanterhavet 80
Søkort, Unøjagtigt	516		Vægtgarantien i Østersøhavnene. 16, 187, 220, 320
Sømandshjem og Højskole i Svendborg	123, 264,	575	
Sømandsmissionen	87		
Søulykke-Statistik, Dansk	210		
T.			
Telegraf til Færøerne og Island	473		
Ton, Hvad er en?	525		
Tonnageforøgelsen	390		
„Tons burden“, Hvad forstås ved?	569		
Trælast, Losning af i England	489		
Turbinedamperen i Atlanterhavsfarten	425, 449,	505	
Turbinedamper, Nægtelse af Passager-Certifikat for . .	279		
Turbinemaskinen	39, 124,	582	
U.			
Ulykkesforsikringen og Sejlskibsrederierne	594		
			Ø.
		Østasiatisk Kompagni	262
Illustrationer.			
		Generalkonsul P. Berg	250
		Grenaa Havn	185
		Havnefoged Carl E. Møller	594
		Kaptajn L. Andresen	210
		— Julius Jensen	251
		— A. I. Mathiesen	308
		Kommandør, Assurancedirektør N. Jacobsen	602
		Moderne Loddeapparater	233, 234
		Skibsmægler P. A. Petersen	451
		Vogts Pendulpropeller	95, 96, 97

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Januar 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470×76×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

AAGE SØRENSEN'S

Skibsprovianderingsforretning.

Toldgodtgørelse

for Udførselsvarer.

Stege.

D'hr. Skibsførere

takker jeg for det forløbne Aar og bringer hermed mit hjærteligste Ønske om et godt og

lykkeligt Nytaar

for Dem og Familie.

Laurentius, Proviandhandler, Toldbodgade 14, Kjøbenhavn.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —

tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familiefor-
sikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer
til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

**NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Søfarende med
Hensyn til Rejser.**

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med
Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles be-
redvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskaflet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzappel.

16, St. Annæplads. Telf. 560.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

De Danske Conservefabriker.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserver
og Skibsproviant.

Bedst &
billigst.

Specielt anbefales:

NESTLES MÆLK

Sukret og usukret.

Aarelang Erfaring for Holdbarhed.

Enhver Daase sælges med Fabrikens fulde Garanti.

Gentlemen! Prøv
"The five Sisters"
og De ryger aldrig andre
Cigarer.



Hoved-Opplag: Peter Schmidt,
Peter Strandsgade 16, København K. Tlf. 12394.

Fans paa Udførsel i 8 Kvaliteter
×
× ×
× × ×
× × × ×

Ny Carlsberg Øl.

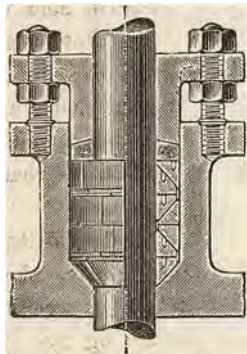
Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Havnegade 47.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.

To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

AAGE BRUHN

Havnegade 47 A. — Kjøbenhavn K.

Befragtnings-Forretning

Køb og Salg af Skibe.



Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{egte,}
hver Pakke altid bære Vignetten ^{skal} Manufactured Ex-
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
pattrykt selve Omlagspapiret.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Berg & Larsen

forhen Martin Nissen

Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Skandinavisk
Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Nasletræs-Papir.
Forbinder Blæst og Koldes Indtrængen
til Legemet, og tillader dog Fordamp-
ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
fallinger laves.

Faas i de Beste velrenommerede Triko-
tage- og Herreekviperingsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
Telf. 2557.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Tæffen 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Ved Aarsskiftet.

De Udsigter for Skibsfarten, under hvilke Aaret 1903 oprandt, var saa slette, som de vel kunde være; man havde i det foregaaende Aar været Vidne til en Nedgang i Fragtforholdene, der til Tider var saa stor, at man ikke havde tænkt sig Muligheden af den, og hvor man end kastede Blikket hen, øjnede man intet, der kunde bebude den længe ventede og haardt tiltrængte Opgang. Med Forventninger, der var stemte ned til et Lavmaal, gik man da ind i Aaret 1903, og dog maa det nu, da Aaret er udløbet, siges, at selv disse Forventninger er blevne gjorte til Skamme. Under saa fortvivlede Forhold har Skibsfarten arbejdet i det svundne Aar, at dette i saa Henseende vil komme til at indtage en af de første Pladser i Aarenes lange Række. Og ikke heller nu, da vi har taget Afsked med det, ses der Tegn til bedre Tider. Mørke bag os og Mørke foran os — det er det Billede af Skibsfartens Stilling i Øjeblikket, som vor udførlige Omtale nedenfor af Aarets Fragtforhold fremviser.

Det vilde være en Trøst i al denne Elendighed, om vi, idet vi nu skal minde om de Begivenheder i vort offentlige Liv, der har haft Interesse for Skibsfarten, kunde konstatere, at Statsmagten havde valgt netop denne Periode, i hvilken Skibsfarten befinder sig i en virkelig Nødstilstand, til at yde den nogen Støtte. Men desværre, dette har den i ingen Henseende gjort. Paa Lovgivningsomraadet foreligger ikke et eneste Resultat, der betegner en Lettelse for vor Skibsfart. Det lille Toldlovsfor-slag, der tilsigtede at yde Skibsbyggeriet og Skibsfarten en beskeden Hjælp, strandede, efter med Møje at være ført gennem Folketinget, paa en Modstand i Landstinget, der viste, hvorledes Interessen for at opretholde en urimelig Toldbeskyttelse for nogle forholdsvis lidet betydende Virksomheder er stærkere end Ønsket om at komme et af vort Lands naturlige Hovederhverv til Hjælp. Og intet andet Lovforslag har tilsigtet at støtte eller ophjælpe Skibsfarten; det gamle Løfte om at reducere eller afskaffe Afgifterne til Konsulatvæsenet venter saaledes fremdeles paa sin Indfrielse. De Love, der er udkomne, paafører derimod gennemgaaende Skibsfarten forøgede Byrder, enten direkte eller i Form af et udvidet Tilsyn fra Statens Side. Det første maa, efter alt hvad der foreligger, siges at være Tilfældet med den ny Lodslov og de ny Lodstakster, der traadte i Kraft d. 1. April; forhaabentlig vil dog Bestræbelserne for at rette de Fejl, der her maatte være begaaede, blive kronede med Held. Fremdeles er udkommet den Lov om Tilsyn med Dampfartøjer, der er traadt i Kraft ved det ny Aars Begyndelse, og endelig Skattelovene, der jo ved deres Bestemmelser om Aktieselskabers Beskatning berører Skibsfartens Interesser. Det gælder om disse to sidst nævnte Love, at de, takket være den Indflydelse, som Søfartens Organisationer fik paa deres Affattelse, fremtræder i saa god og praktisk en Skikkelse som efter Omstændighederne muligt; men at de gør Byrderne, der hviler paa vor Skibsfart, større, kan ikke bestrides, og dette burde have været en yderligere Opfordring for Staten til at gennemføre Lettelser paa andre Punkter. Endelig er gennemført en lille

Tillægslov til Søloven, der tilsigter at faa indført ændrede Bestemmelser for Transport af Sprængstoffer. Et Lovforslag om Drogdens Uddybning er endnu ikke færdigt fra Rigsdagen, men synes at have de bedste Udsigter til at blive gennemført. Endnu nævner vi, at der er indført ny og mere tidssvarende Bestemmelser for Toldeftersynet ved Hals, et Resultat af, at man i det forløbne Aar omsider naaede til den endelige Nedlæggelse af Krydstoldvæsenet.

Mellem Handelsstanden og Rederne har Forholdet i det svundne Aar været alt andet end hjerteligt, ja til Tider rent ud fjendtligt. Det var en paa Grosserer-Societetets Generalforsamling i Marts vedtagen Beslutning, der gav Anledning til den Konflikt, som stadig er staaende. Købmændene vedtog paa denne Generalforsamling at arbejde for en nordisk Konnossementslov, der skulde stærkt modificere Redernes Ret til at begrænse deres Ansvar ved Klausuler i Konnossementerne, og de afviste alle Forslag om at fremme denne Sag i Forening med Rederne, der ogsaa erkendte Ønskeligheden af at komme bort fra de bestaaende Forhold, men samtidig protesterede mod at blive ramte af en Undtagelseslov. Det lykkedes Handelsstanden at faa et Samarbejde i denne Sag med deres Kolleger i Norge og Sverrig i Stand, og det saa en Tid ud til, at en Forstaaelse med Rederne kunde finde Sted, idet Spørgsmaalet blev behandlet i et Udvalg, i hvilket Rederne var repræsenterede, ligesom der paa det nordiske Søfartsmøde, der afholdtes i Juli, viste sig en forsonlig Stemning. Men da Købmændene paa det nordiske Handelsmøde i August fastholdt Kravet om en særlig nordisk Konnossementslov, uden Hensyn til den Stilling, de øvrige Stater vilde indtage, maatte Samarbejdet med Rederne ophøre, og disse har derefter rejst en bestemt Modstand mod det ovennævnte Krav. Det er nu Handelsstanden alene, der skal forsøge at gennemføre dette Krav. At det er ganske utænkeligt, at dette skulde lykkes den, har vi gentagne Gange paa-vist her i Bladet; vi tror ogsaa, at efterhaanden som vi nærmede os Slutningen af Aaret, bredte den Opfattelse sig blandt vore Købmænd, at deres Ledelse i denne Sag er betegnet ved en Række af Misgreb, og at den Vej, man har valgt at gaa, for at reformere de bestaaende, i flere Henseender uheldige Forhold, er ganske ufarbar.

Af de Henvendelser til Myndighederne fra Skibsfartens Organisationers Side, der er offentliggjorte, skal vi minde om Kjøbenhavns Skipperforenings Andragende (i Forening med Grosserer-Societetets Komite og Sø- og Handelsrettens valgte Medlemmer) om at Sø- og Handelsretten maa blive bevaret som en selvstændig Institution; der synes heldigvis at være nogen Udsigt til, at dette skal lykkes, idet de senere Forhandlinger om Retsreformen giver Haab om, at man vil fravige den oprindelige Tanke: at nedlægge Sø- og Handelsretten. Fremdeles har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart indgivet Andragende til Regeringen om Nedsættelse af en Kommission angaaende Revision af Lovene om Navigations- og Maskinistundervisningen og Sønæringen. — I Forbindelse her-

med nævner vi, at den i 1899 nedsatte Søfartskommission henimod det forløbne Aars Slutning afgav sin Betænkning.

Den hæftige Fragtkrig, der i Juli udbrød mellem „Det forenede Dampskibsselskab“ her i Byen og „Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt Gesellschaft“ i Hamburg, kom, formelt set, ikke til nogen Afslutning i Aarets Løb. Faktisk løber den dog vist efterhaanden ud i Sandet. Hvor store Krigsomkostningerne har været, vil man maaske kunne faa et Skøn over i Løbet af det ny Aar. Desværre har de mindre Sejlskibe, hvem Fragtkrigen uddrog en stor Del af deres sædvanlige Fortjeneste, ganske sikkert maattet betale en god Del af disse Omkostninger.

Om Oprettelsen af en Kreditforening af Skibsejere har der i Aarets Løb været ført en Del Forhandlinger, der dog ikke hidtil har ført til noget Resultat.

Af Møder i Aarets Løb maa i første Række nævnes det 5te nordiske Søfartsmøde, der afholdtes i Kjøbenhavn i Juli, og som havde vundet stor Tilslutning. Af dets Forhandlinger samlede navnlig de om Konnossementer og om de nordiske Søloves Revision Interesse om sig. De sidste førte til en Beslutning om Nedsættelsen af en nordisk Sølovskomite, og Andragende derom er af Nordisk Skibsrederforening indgivet til de tre Regeringer. Fremdeles afholdtes i August det ovenfor omtalte nordiske Handelsmøde.

I Oktober aabnedes Dampfærgeforbindelsen mellem Gjedser og Warnemünde.

Af Begivenheder henimod Aarets Slutning nævner vi endnu de vellykkede Forsøg med Dønvigs Redningsbøje, der foretoges ved Skågen d. 1. December. Fremdeles den nylig stedfundne Udnævnelse af Synsmænd i forskellige af vore Havnebyer til at foretage de i den ny Lov om Tilsyn med Dampfartøjer foreskrevne Syn, og endelig Overenskomsten mellem Dansk Sejlskibsrederi-Forening og tyske og svenske Rederiforeninger om ikke at tegne Vægtgaranti.

Af Døde i Aarets Løb nævner vi Kaptajnerne A. Gottlieb, H. V. Caroc, Chr. Fr. Møller og Dømel, Konsul P. Olrik og Dykker Jens Olsen.

Naar vi nu for Fragtmarkedets Vedkommende skuer tilbage paa det Aar, som svandt, saa er det desværre atter denne Gang et trist Billede, der møder ens Blik, og Skibsfarten har nu haft to ualmindelig slette Aar lige oven paa hinanden, Aar, der saa godt som ganske har været blottede for Lyspunkter af nogen Art.

Aaret 1903 har dog maaske nærmest været en Ubetrydelighed bedre end det foregaaende, men det vil ikke sige meget, thi 1902 var et af de elendigste Aar, som nogensinde har eksisteret for Skibsfarten, og det er ogsaa kun de aller færreste Skibe, som i det nys forløbne Aar har kunnet tjene saa meget, at der bliver noget tilbage til at give Udbytte af, medens en Mængde

Dampere vil møde op med deciderede Underskud, naar Regnskaberne skal gøres op. Den indbyrdes Konkurrence af fragtsøgende Dampere har til Tider været meget skarp, og store Baade, som egentlig hører til i ganske andre Farvande, har ofte i betydelig Grad skadet de mindre, som jo ikke kan transportere saa billigt som disse enorme flydende Pakhuse. I Sortehavet har vi saaledes kunnet se Baade lastende op til 10,000 Tons og i Østersøen Baade paa 5/6000 Tons, altsaa mere end dobbelt saa store som de normale Størrelser, og det kan ikke undre, at den Slags øver en skadelig Indflydelse paa Raterne. Som vi ogsaa nævnedes for et Aars Tid siden, møder Fragtdamperne fremdeles en svær Konkurrence fra Rutebaadene, og med den Udvikling, som Rute-sejladsen har taget, findes der nu snart regelmæssig Ruteforbindelse mellem alle Havne af lidt Betydning, og hvis saa Rutebaadene endda tjente noget, kunde det endda være, men desværre sejler ogsaa disse mange Gange til saa lave og udpinte Rater, for blot at faa noget at sejle med, at Tab mange Gange næppe kan undgaas. Af særlige Begivenheder i Aaret 1903, som vedrører Skibsfarten, skal vi blandt de vigtigste anføre Spørgsmaalet om Maattepenge i Sortehavet; Rederne kæmpede tappert for at bevare den bestaaende Ordning, men helt sejrige gik de ikke ud af Kampen, idet de delvis maatte bøje sig for Eksportørernes Forlangende. I Genua og Barcelona udbrød der i Juli Maaned Strejke blandt Kullosserne, hvilket havde en Del Ophold og Forstyrrelser til Følge, navnlig for Barcelonas Vedkommende, men Stridighederne varede ikke længe. Ogsaa i Odessa udbrød der i August Strejke blandt Havnearbejderne, heldigvis ogsaa kun af kort Varighed, men det bevirkede dog, at den allerede i Forvejen herskende Tørn forlængedes, saa at nogle Dampere laa c. 3 Uger, inden de kunde faa Last. I Oktober Maaned opstod der et livligt Begær efter Tonnage for Kul til Østen, og en ret anselig Mængde Baade sluttedes fra Cardiff til 20/ à 21/ Japan eller Kina, 23 à 25/ Port Arthur, 26/ Wladiwostock, men Raterne gik dog snart nogle Shillings ned og var ved Aarets Udgang kun 18/6 à 17/ til Kina, 18/6 Port Arthur.

Idet vi nu vil betragte de enkelte Markeder lidt nærmere, vil vi først se paa det østlige Marked. Dette har ikke frembudt noget af særlig Interesse; Befragtningerne foregik efter en normal Maalestok, og Raterne har ikke været underkastede nævneværdige Svingninger. Bombay aabnedes med 13/6 à 14/ til udsøgt Havn, og Toppen naaedes i Juli, da der betaltes 16/6 à 17/, men derefter sank Raten til 12/6 à 13/6 for Aarets sidste to Maaneder. Calcutta har været nogenlunde stabil omkring 20/ à 21/3 for Jute til Dundee; andre Pladser i Forhold dertil. Rispladserne tog nogen Tonnage i Foraaet til 23/6 à 24/6, men senere faldt Fragten til 20/ à 22/6, hvortil det langt overvejende Antal Baade er sluttede. For Sukker fra Java til U. S. eller Evropa betaltes højst 27/6 og lavest 23/9. Kulfragterne udefter fra Cardiff har svinget mellem 8/6 og 11/3 til Colombo, 8/3 og 10/6 Bombay, 9/ og 12/ Singapore, 15/ og 18/ Hongkong, og Raterne var paa deres højeste i Oktober. Store Baade kan, hvis de har været heldige, nok have tjent sig nogle Penge i det østlige Marked.

Fra Sortehavet og omliggende Distrikter, navnlig

fra Odessa, Nicolaieff etc. og til Dels Sulina, har der været en meget betydelig Eksport i 1903, og hvis andre Markeder havde kunnet bruge mere Tonnage, vilde vi have set ikke saa lidt højere Fragter, men desværre var der ingen tilsvarende Efterspørgsel fra andre Kanter, hvoraf Følgen blev, at der kastedes en Masse Dampere paa Sortehavsmarkedet. Det er ganske umaadelige Kvantiteter af Korn, der eksporteredes, og summerer man op, er det næsten utroligt, hvor megen Tonnage, der fandt Beskæftigelse ad den Kant. Selvfølgelig skulde Baadene have Kullaster med nedeft, og der tilbødes Dampere i Massevis, saa at Raterne faldt rask. I August sluttedes der saaledes til 4/ à 4/6 til Genua, Frs. 5 $\frac{1}{2}$ Marseille, 4/6 Port Said. Disse Rater er i den Grad usle, at mange Redere foretrak at sende deres Baade ned i Ballast fra England, hvilket vist har betalt sig nok saa godt. Samtidig og i September var Raten fra Odessa eller Nicolaieff 10/6 à 11/ til udsøgt Havn, hvad der danner Aarets højeste Rater, og hvortil en Mængde Baade sluttedes. Derefter faldt Raterne jævnt til omtrent 7/6 à 7/9 ved Aarets Udgang, hvilket er en lille Smule højere end ved Begyndelsen af 1903. Paa de to sidst nævnte Tidspunkter er Kulraten fra Cardiff imidlertid 6/ à 7/ til Genua, og andre Pladser i Forhold dertil, og man vil heraf se, at der paa den kombinerede Rundrejse slet ikke bliver saa stor Forskel, selv naar man tager Aarets højeste og laveste Returfragter i Betragtning, thi disse og Udfragterne er ikke længe om at afbalancere hinanden til det Niveau, hvoraf der kun i heldigste Tilfælde kan blive nogen nævneværdig Fortjeneste tilovers, og de Baade, som har sejlet paa Sortehavet sidste Aar, har sikkert heller ikke spundet Silke derved. Sulina tog meget store Baade og betalte lignende Fragter som fra Odessa. Det er kun undtagelsesvist, at der til udsøgt Havn blev betalt under 7/, og i September sluttedes en Del til 11/. Azoff begyndte i Februar at fragte pr. Foraaret til 10/ „any“, og med nogle Svingninger er vi i August/September naaede op til 11/3 à 11/9, hvorefter der indtræder en Tilbagegang. Fra Donauen, som ikke har vist særligt Liv, har Fragterne svinget fra 9/3 à 9/6 til 13/ à 13/4 $\frac{1}{2}$, og ved Midten af December sluttedes de sidste Baade til 10/ à 10/3. Saltfragterne fra Eupatoria har været oppe paa 13/ i August til russisk Østersøhavn, men nogle meget store Baade accepterede i Juni ogsaa saa lavt som ned til 10/3, som vist er en af de laveste Rater, hvortil der nogensinde er sluttet.

Om Middelhavet er der ikke stort at sige. Her har Forretningen for en stor Del rettet sig efter Sortehavet, og da Raterne dér var lave, sikrede Befragterne af Erts sig en Del Tonnage til billige Rater, ligesom ogsaa Afskiberne af Fosfat, Esparto etc. til Tider har faaet meget billige Baade. Fra Aleksandria har Raten svinget en Del, alt eftersom Turbaadene var i Stand til at besørge Transporterne alene eller ikke; der sluttedes i Aarets Løb en Del „outsiders“ til Rater varierende mellem 5/6 og 10/ London eller Hull. Ertsfragterne fra Bilbao har næsten hele Aaret indtil Slutningen af Oktober betalt omkring 4/ à 4/3 Cardiff, 4/7 $\frac{1}{2}$ à 5/ Middlesbro, 4/10 $\frac{1}{2}$ à 5/1 $\frac{1}{2}$ Rotterdam, men efter Strejken Afslutning er Raterne gaaet gradvis ned, og pr. ultimo December betales kun 3/9 Cardiff, 4/3 à 4/4 $\frac{1}{2}$ Middlesbro, andre Pladser i Forhold dertil.

Nordamerika har gennemgaaende været et daarligt Marked, og navnlig har det skortet svært paa Korn i hele Ladninger, idet Rutebaadene tager næsten alt, hvad der fremkommer. Selv til mindre Pladser eller for Ladninger til Ordrehavn har der næsten ingen Efterspørgsel været. De Rater, der betales, var 1/6 à 2/ fra „Northern Range“ til udsøgt Havn, 2/1 $\frac{1}{2}$ à 2/6 fra Golfhavn til Cork for Ordre. Fra de kanadiske Træpladser har Raterne ikke svinget meget; i Januar betales 35/ fra St. John til Englands Vestkyst, 40/ fra Miramichi, hvorefter der var ubetydelige Op- og Nedgange indtil Oktober/November, da der fra St. John sluttedes til 40/ à 45/, andre Pladser i Forhold dertil. Fosfatfragterne har gennemgaaende været faa og tarvelige, derimod har der været mere Liv i Bomuld, for hvilken Artikel der i September opstod et godt Begær efter Tonnage, og indtil 32/6 betales til god Havn fra Savannah eller Wilmington, men baade før og efter har der været sluttet til 22/6 à 27/6. Fra Golfen var Fragterne proportionelt højere, men Begæret var ikke saa livligt som fra de atlantiske Havne, og Raten var paa sit højeste ikke over 37/6 à 38/9. Paa Netto Charter fra Golfen sluttedes en Del til Rater varierende mellem 9/ à 9/3 og 11/ à 11/6 U. K. eller Kont., sædvanligt Tillæg for en eller to danske Havne, og ved Aarets Udgang betales 10/ à 10/6. Tømmerfragterne holdt sig den meste Tid af Aaret paa 77/6 à 82/6 til U. K. eller Kont., kun i Oktober steg de til omtrent 90/, og 105/ à 110/ betales samtidig til Sydamerika. I det hele taget har det nordamerikanske Marked, om end det maa betegnes som daarligt, været bedre i 1903 end Aaret forud, og en Del Baade fandt nogenlunde ordentlig Beskæftigelse ved at gaa i Maanedesfragt, som dog ikke sluttedes for længere Perioder ad Gangen, hvilket hverken Redere eller Befragtere mente at være tjente med.

La Plata Markedet maa ogsaa siges at have været bedre og mere stabilt i 1903 end i 1902, og der er nok adskillige Baade, som har tjent lidt Penge her. Aarets Begyndelsesrate var 17/ à 18/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., og en Del Dampere var endvidere saa heldige at faa Hornkvæg og Faar til ret gode Fragter, men Kvægekporten varede ikke længe. I Februar steg Kornraten pr. Foraars Lastning fra San Lorenzo Grænsen til over 19/, svingede saa nogle Uger lidt frem og tilbage, hvorefter vi i Maj saa Aarets højeste Rater, nemlig op til 21/ for „handy“ Tonnage, som betales for Juni Lastning. I Juli faldt Raten til 13/3 à 13/6 for prompt Lastning, men samtidig var der Begær for August/September og senere, og der sluttedes ikke faa Baade til Rater varierende imellem 16/6 og 19/, alt efter Størrelse og Position. I November og December var Raterne lavere for prompt Lastning, men der ventedes en stor Eksport, og ved Aarets Udgang var der et livligt Begær efter Februar/Marts Baade til 18/ à 18/6. Fra Buenos Ayres, Bahia Blanca og Colastine har Raterne proportionelt holdt Trop med de foran nævnte Fragter. For Kul ud fra Cardiff har Fragterne fluktueret ikke saa lidt; i det første Halvaar betales mellem 7/3 og 9/ og i andet Halvaar mellem 6/9 og 10/6. Den højeste Rate, 10/6, betales i September, den laveste, 6/9, sidst i November. Ved Aarets Udgang sluttedes til 7/ à 7/3.

Østersøen, et for danske Dampere saare vigtigt Marked, har været lavt hele Aaret igennem. Træg og

slæbende har Forretninggangen gennemgaaende været, og har der endelig en Gang eller to vist sig Tegn til et lille Pust til det bedre, er det bleven derved, idet den store Mængde fragtsøgende Tonnage forhindrede enhver Opgang. For de russiske Havnes Vedkommende har Svingningerne været meget smaa; Hør afskibedes i Januar og Februar i betydelige Mængder fra Windau til Frcs. 17 à 18 Dunkirk eller Ghent, og i Efteraaret gik der en Del fra Riga og Reval til lignende Fragter. Kun ved et Par ganske enkelte Lejligheder gik Raten op til 19 Frcs. Kornafskibningerne har været forholdsvis smaa, og fra Libau, Windau og Riga har den officielle Fragt til London eller Rotterdam svinget imellem $8\frac{1}{2}$ og 11 d. Havrebasis, fra St. Petersborg mellem $10\frac{1}{2}$ d. og $1\frac{1}{3}$ Hvedebasis og fra Königsberg mellem $1\frac{1}{3}$ og $1\frac{1}{3}$, men anlagte Baade har ofte maattet komplettere til lavere Rater end de her nævnte laveste. Træ har der været skibet rigeligt af, baade fra Botten og fra de tyske og russiske Pladser, men Fragterne har ladet en Del tilbage at ønske. En Del Laster sluttedes forud i Vintermaanederne for Lastning fra Botten pr. Foraar og Sommer, og i de fleste Tilfælde viste det sig, at hvad der var sluttet forud, blev højere, end hvad der kunde opnaas senere hen. Fra Kronstadt betales ved Navigationens Genaabning c. 18/6 D/B. $\frac{1}{3}$ Boards 20/ til London eller Hull, og Raterne holdt sig deromkring indtil ultimo September, da der indtraadte en Stigning af c. 5/ pr. Std. Derefter steg de yderligere, indtil der i Begyndelsen af November betales lidt over 30/. Navigationen sluttede meget sent, nemlig i Begyndelsen af December, men i de sidste 2—3 Uger forinden gjordes der dog ingen Forretninger. Fra Riga betales mellem 18/6 og 24/ D/B. 5/9 à 7/ for Sleepers til Østkysten, til Danmark eller Ghent 25 à 28 Frcs. for Props og til Rouen Frcs. 26 à Frcs. 30. For at give nogle Illustrationer af Markedet i Botten skal vi nævne, at der i Maj/Juni betales 22/6 D/B. $\frac{1}{2}$ Boards Skellefteå/Hull, Hfl. 13 D/B. $\frac{1}{3}$ Boards Hudiksvall/Zaandam, Frcs. 29/30 Pulpwood Sydfinland/Ghent eller Terneuzen, Frcs. 29 D/B. B. Kotka/Antwerpen, 18/9 D/B. Sundsvall/Grangemouth. Paa omtrentlig denne Højde holdt Fragterne sig til ind i September Maaned, da de begyndte at stige lidt, for hen i Oktober at være oppe paa Rater som 25/ D/B. $\frac{1}{3}$ Boards Sundsvall/Hull, 30/ Umeå Distriktet/Østkysten, Frcs. 33/34 D/B. B. Sydfinland/Antwerpen, Hfl. 12 à $12\frac{1}{2}$ Hudiksvall eller Sundsvall/Holland, 27/6 D/B. $\frac{1}{3}$ Boards Wiborg/Grimsby, 30/ pr. Favn Props Wasa/West Hartlepool. Som det heraf vil ses, har der gennemgaaende været betalt smaa Fragter, og efterhaanden som Aarets Slutning nærmede sig, blev der færre og færre Laster af alle mulige Slags, saa at Østersømarkedet ved Udgangen af December Maaned var saa mat og lavt, som det vist aldrig tilforn har været, idet Laster næsten ikke var til at opdrive. Hvad nu Kulfragterne ad Østersøen til angaar, da har de gennemgaaende ikke været lønnende. Til Kjøbenhavn eller Aarhus har Raten fra Østkysten for 15/2000 Tons Baade svinget mellem $3\frac{1}{9}$ og $4\frac{1}{6}$, til Svinemünde og Pillau mellem $3\frac{1}{2}$ og $4\frac{1}{2}$, til Kronstadt mellem $3\frac{1}{6}$ og $4\frac{1}{3}$, til Riga eller Libau mellem $3\frac{1}{9}$ og $4\frac{1}{3}$, til Kiel mellem $4\frac{1}{3}$ og $5\frac{1}{2}$ for mindre Baade, til dansk Provinshavn $4\frac{1}{6}$ à $6\frac{1}{6}$ for 4/700 Tons Baade, og de laveste Rater betales i Maanederne Juni/August.

Alt i alt har 1903 saaledes været et meget magert Aar for Skibsfarten, og det er sikkert kun overordentlig faa af vore Dampskibsselskaber, der, som alt bemærket vil kunne overkomme at give noget Udbytte, men kan de blot lægge noget til Side og foretage Afskrivninger, saa kan det endda gaa an, thi der er sikkert mange udenlandske Selskaber, som kun har sat Penge til i 1903. At stille noget Horoskop for Aaret 1904, vil være meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, men stort daarligere end det nys forløbne kan det ikke godt blive. De urolige Forhold i Østen kan godt bevirke større Komplikationer, hvoraf eventuelt kan følge betydelige Fragtstigninger. Paa det nuværende Tidspunkt kan man dog intet sikkert udtale i saa Henseende, men at haabe paa en Bedring har man jo altid Lov til, og det er med Haabet og Ønsket om, at 1904 maa blive et godt Aar for Skibsfarten, at vi slutter denne korte Oversigt.

Om de danske Skibsværfters Virksomhed i det forløbne Aar har vi modtaget følgende Oplysninger:

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har fuldendt 7 Nybygninger, nemlig 5 Frugt- og Passagerdampere, hvoraf 1 til Sandefjord (1221 Brutto Tons) og 4 til Hamburg (1516, 1514, 1800 og 1800 Br. Tons), 1 Last- og Passagerdamper til Marseille (8000 Br. Tons) og 1 Kabeldamper til Kjøbenhavn (1569 Br. Tons). Værftet har i Aarets Løb repareret, dokket og haft paa Slip Skibe, repræsenterende ialt 250 000 Reg.-Tons Brutto. — Om Forholdene i vor Skibsbygnings-Industri i Almindelighed meddeler Værftet os: De usle Fragtforhold, der har hersket i 1903, har ogsaa præget Virksomheden paa den indenlandske Jærnskibsbygnings-Industris Omraade, og saa godt som ingen større Nybygninger har været udførte for danske Rederier, der ogsaa kun har ladet de nødtørftigste Reparationer udføre. Naar Arbejdet desuagtet har været godt for Skibsværfterne, skyldes det ældre Ordre. Burmeister & Wain har haft fuldt op at gøre og har næppe nogen Sinde før været saa stærkt beskæftiget, takket være Leveringen af Frugtskibe til Banan-Transport, af hvilken Type Skibe Værftet i det forløbne Aar har færdiggjort ikke mindre end 5, alle store og med de mest moderne Indretninger. Tekniken er paa disse Omraader uhyre fremskreden fra den første Frugtbaads Bygning. Ikke desto mindre hævder en af disse, „Frutera“, der er bygget hos Burmeister & Wain i 1901-02, med Glans sin Position som en af de allerbedste i den store Frugtbaadsflaade, som nu tæller stærkt op mod 100 Skibe. — Der har i 1903 været flere meget store Havari-Reparationer, hvoraf den, der udførtes paa „Manchuria“ efter dens Brand i Port Said, var den største, der nogensinde er udført i Skandinavien, og som, til Trods for sit uhyre Omfang, dog udførtes paa kun 8 Uger. — Udsigterne for 1904 er nærmest usle, trods det, at man skulde synes, at det var fordelagtigere at bygge nu, hvor alt staa lavt — Arbejdslønnen alene undtaget — end i Perioder, hvor Materialet er dyrt. Engelske Værfter er svagt beskæftigede, tyske næsten slet ikke, hvorimod de danske er nogenlunde sikrede Arbejde i al Fald i Aarets første Halvdel. Forhaabentlig bliver Aaret bedre, end det tegner.

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri har i Aarets Løb nybygget 5 Skibe, deraf 3 Fragtdampere til Kjøbenhavn (1916,40, 1437,6 og 2130,36 Br. Tons), 1 Dobbeltkrue-Færge til Gjedser-Warnemünde Ruten (1823,57 Br. Tons), og 1 Fragtdamper til Bergen (739,68 Br. Tons). Ved Aarets Udgang havde Værftet under Bygning 2 Dampere, henholdsvis til Arendal og Kjøbenhavn (1910 og 340 Br. Tons).

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft har i Aarets Løb afleveret 2 Hopper Barges til Port Arthur og 1 Oljelægter til Østasiatisk Kompagni. Værftet har under Bygning 2 Dampere, henholdsvis til Sydfynske Dampskibsselskab og Dampskibsselskabet Viking, og 1 Sluseport til Kjøbenhavns Havnevæsen.

Træskibsbyggerierne har gennemgaaende været godt beskæftigede, men væsentligst paa Grundlag af ældre Bestillinger. Hvis de daarlige Tider for Skibsfarten vedvarer, vil en Indskrænkning af deres Virksomhed sandsynligvis ikke kunne undgaas.

Kjøbenhavn, d. 7. Januar 1904.

Engelsk Skibsbygningsindustri. Efter „Fair-plays“ Statistik beløber Englands samlede Produktion af Tonnage i det nu forløbne Aar sig til 1,465,000 Tons Brutto, fordelt paa 905 Skibe, medens Produktionen i Aaret 1902 omfattede 712 Skibe med 1,470,000 Tons Brutto og i 1901 672 Skibe med 1,672,000 Tons. Aar 1901 betegnede en Kulmination i Produktionen, som i de foregaaende Aar, regnet fra 1897, havde været jævnt stigende. Produktionen beløb sig i 1897 kun til lidt over 1 Million Tons. Aaret 1903 har imidlertid ogsaa en stor Produktion at opvise, skønt Priserne i Aarets Løb paa ingen Maade har været gunstige, og Værfterne har set sig nødsaget til at paatage sig meget Arbejde, ved hvilket Produktionsomkostningerne kun netop dækkedes. Samtidig er det værd at lægge Mærke til, at Priserne paa Materialer er lavere nu end for et Aar siden. I December 1902 var Prisen paa Staalplader c. 5 £ 5 sh. og paa Vinkler 5 £, medens den nu er henholdsvis c. 5 £ 2 sh. 6 d. og 4 £ 10 sh. Desuagtet er Udsigterne for næste Aar ikke gunstige, for saa vidt da Fragtmarkedet og Vilkaarene for Rederiforretning ikke i høj Grad forandrer sig. Hvis dette ikke sker, turde det falde Værfterne vanskeligt at skaffe sig Arbejde, medens en Stigning i Fragterne rimeligvis vil bringe Ordren med sig fra alle Sider, da alle naturligvis i saa Fald vil drage sig de lave Byggepriser til Nytte. Forrige Aars Byggepriser er ogsaa en Del forskellige fra de nuværende, thi medens der nu forlanges 35,500 £ for en Damper paa c. 6000 Tons d. w., var Prisen for et Aar siden ikke under 37,000 £, og for 3 Aar siden kostede et lignende Skib c. 50,000 £. Et Skib paa c. 4000 Tons kostede for et Aar siden c. 28,000 £, nu derimod c. 26,500 £ — en Pris, til hvilken Værftet imidlertid ikke har nogen Fortjeneste paa sit Arbejde.

Dødsfald om Bord. Fra Sønderho tilskrives os d. 4. ds.: Den til Havre d. 26. December ankomne Damper „Prince der Nederlanden“ har d. 10. December paa 32° N. Brd. 33° 9' V. Lgd. truffet det danske Barkskib „Martha“, som signaliserede, at Kaptajnen var død om Bord, ellers alt vel. „Martha“, der efter de foreliggende Oplysninger er hjemmehørende i Sønderho og

føres af Kaptajn Niels Nissen her af Byen, var paa Rejse fra Macerfu til Marseille.

Kaptajn N. Nissen har ikke været hjemme i 2 Aar og har Familje her i Byen.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 66/1901, afsagt d. 30. Decbr. 1903.
— Skipper P. Chr. Jensen mod Halland Ångbåts Aktiebolag.

I Anledning af et d. 25. Juni 1901 i Nærheden af Drogden Fyrskib forefaldet Sammenstød mellem Galeasen Gotfred af Fakse og Damperen Lübeck anlagde Galeasens Fører, Skipper P. Chr. Jensen, ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værneting Sag mod Damperens Rederi og fordrede i Erstatning for Skade og Ophold Kr. 1316.19 med Renter og Sagsomkostninger. Rederiet, det nævnte Aktiebolag, paastod sig frifundet og forlangte dernæst efter udtagen Kontrastævning i Erstatning for anslaaet Skade Kr. 2500,00 med Renter og Sagsomkostninger. Ved den omtalte Løjlighed, mellem Kl. 6½ og 7 Formiddag, var det nordvestlig Vind, Fuldsejlskuling, med stærk Strøm fra Nord. Galeasen, der var naaet c. 1 Kvartmil Nordvest for Drogdens Fyrskib, styrede da NO Bidevind for Bagbordshalse; de havde en ankerliggende Bark lidt forude mod Nord og vilde gaa til Luvart for denne; agterude i sydlig Retning bemærkedes en Damper, der stævnedes efter Galeasens læ Laaring. Da Damperen var naaet op til en Afstand fra Galeasen af c. 2 Kabellængder og havdes paa Styrbords Laaring, besluttede Galeasens Fører, der var bange for af Strømmen at blive sat ned paa Barken, der nu var i c. 4 Kabellængders Afstand, at gaa over Stag. Umiddelbart efter at være gaaet over Stag blev Føreren, der mente at iagttage, at Damperen ikke ændrede sin Kurs, bange for at der, hvis Galeasen vedblev sin Fart, skulde indtræffe et Sammenstød, hvorfor han lod Stagfokken slaa bak og firede af paa Mesan- og Storsejl for at gaa agten om Damperen. Dette lykkedes dog ikke, men Galeasen ramte med sin Stævn Damperens Styrbordside. Damperen laa da formentlig i en Kurs mellem N. og N. til O.

Damperen var den paagældende Dag paa Rejse fra Lübeck til Kjøbenhavn og havde passeret Drogdens Fyrskib med en Fart af 12 Knob. Da den fik Øje paa Gotfred, styrede den en Kurs af N.½O., men da den saa, at Gotfreds Kurs var østlig, lagde den Roret lidt Styrbord for at gaa agten om Galeasen, hvorved dens Kurs ændredes til N. til V. Straks efter opdagede man imidlertid paa Damperen, at Gotfred, der da kun var 300 Fod borte, gik over Stag og Lübecks Ror blev da straks lagt haardt Styrbord, hvorhos der blev slaaet fuld Kraft bak med den Bagbords Maskine, men kort efter fandt Sammenstødet Sted.

Efter det fremkomne maatte det nu antages, at Sammenstødet udelukkende skyldtes, at Galeasen pludselig gik over Stag, hvortil der ikke paa det omhandlede Tidspunkt saas at have været nogen fyldestgørende Grund, og hvilket skete saa nær ved Damperen, at denne ikke kunde afværge Sammenstødet. Det maatte paa den anden Side siges at være en Fejl af Damperen, ikke at have givet noget Fløjtesignal, da den lagde Roret Styrbord for at gaa agten om Galeasen. Uanset denne Fejl maatte imidlertid Damperen blive at friinde for det af Galeasens Fører rejste Erstatningskrav, medens der paa den anden Side, saavel paa Grund af den omtalte Udeladelse af Fløjtesignal, som paa Grund af, at

Damperens Skade ikke nærmere var oplyst, ikke kunde tilkendes Damperen nogen Erstatning hos Galeasen. Sagens Omkostninger hævedes.

Dom i S. S. Nr. 70/1903, afsagt d. 30. Decbr. 1903. — Kaptajn A. Schrøder, Fører af Evert Johannes af Uetersen, mod Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise.

Paa Rejse fra Hamburg til Kallundborg med en Ladning Majs i August 1903 fik nævnte Skib haardt Vejr i Store Bælt, mistede en Del Sejl og drev d. 31. August paa Land paa Næsby Strand NO. for Korsør. Skibet var helt fuldt af Vand, og Besætningen gik i Land. Den næste Dag kom en af Svitzers Bjærgningsbaade til Stede og tilbød at bjærge, men Forhandlingerne med Kaptajnen førte ikke til noget. Ligeledes blev senere Forhandlinger i Korsør, hvor Kaptajnen raadførte sig med den tyske Konsul, uden Resultat. Den 2. September kom Kaptajnen imidlertid om Bord i Bjærgningsdamperen og afsluttede der skriftlig Kontrakt, hvorefter Bjærgningsentreprisen skulde have 50 % af Skib og Ladnings Værdi. Everten blev derefter pumpet delvis læns, losset og bragt sammen med Ladningen ind til Korsør.

Kaptajn Schrøder ansaa imidlertid ikke den af ham afsluttede Kontrakt for bindende, da den var afsluttet i Nødstilstand, se Sølovens § 227, og paastod Bjærgelønnen fastsat af Sø- og Handelsretten, idet han hævdede, at den i al Fald ikke burde overstige $\frac{1}{3}$ af det bjærgedes Værdi, jfr. Sølovens § 226. De indstævnte paastod, at Kontrakten var bindende.

Everten var nu vel endnu i Nød, da Kontrakten blev afsluttet, men Kontrakten kan dog ikke siges i nærværende Tilfælde at være afsluttet „medens Nød stod paa“, saaledes som disse Ord i Sølovens § 227 naturlig maa antages at skulle forstaaes. Kontrakten blev nemlig afsluttet ved Land efter gentagne Forhandlinger, og først efter at Skipperen havde haft Lejlighed til at raadføre sig med sin Konsul og til at sætte sig i Forbindelse med sine Assurandører og til derefter nærmere at overveje Forholdene. Skipperen maa derfor siges ubetinget at være bundet ved Kontrakten.

De indstævnte vil være at frifinde, og Sagsøgeren vil have at betale dem 80 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. No. ⁸⁵/₁₉₀₂, afsagt d. 30. Decbr. 1903. Grosserer V. Lund mod Det forenede Dampskibsselskab ved dets administrerende Direktør, Konsul J. Brandt.

I September 1901 og i Juli 1902 lossede henholdsvis Damperen Leopold II og Hægholmen ved Larsens Plads løst Korn, bestemt til V. Lund. Forinden Losningens Paabegyndelse i September 1901 tilskrev han Det forenede Dampskibsselskab d. 21. September og forlangte, at de Varer, der med Selskabets Skibe ankom til ham, skulde losses i Overensstemmelse med Sølovens § 136, o: leveres ved Skibets Side; herpaa svarede Selskabet, at Losning af løse Kornvarer med deres Skibe i den gamle Havn altid var foregaaet saaledes, at Skibene kun havde „hejset og læmpet“, og paa anden Maade vilde Selskabet ikke losse. Sagsøgeren benægtede i et Gensvar af 23. September, at den paaberaabte Kutyme eksisterede og forlangte losset efter Søloven, idet han i modsat Fald vilde gøre Selskabet ansvarligt for de ham derved paadragne Ekstraomkostninger. I Brev af 26. September fastholdt Selskabet sit Standpunkt. Efter at Leopold II i de derpaa følgende Dage var blevet losset ved Larsens Plads, modtog Grosserer Lund fra denne Plads en Regning, hvorefter der for Arbejde ved Losning, besørget af Pladsens Folk, skulde betales: for

Arbejde om Bord i Skibet o: Arbejde indtil Kornet var kommet i Vægt paa Dækket Kr. 168.93 og for Arbejde ved at føre Kornet fra nævnte Vægt over Lønningen til Pakhus og Vogn Kr. 307.45. Af denne Regning, som Grosserer Lund betalte, sendte han en Afskrift til Dampskibsselskabet og forlangte, at dette skulde betale ham de anførte Kr. 168.93, hvilket Selskabet dog afslog. Der skete nu intet før i Juli 1902, da Grosserer Lund tilskrev Dampskibsselskabet og forlangte den Ladning, som han nu yentede med Damperen Hægholmen, losset i Henhold til Søloven o: leveret ved Skibets Side. I modsat Fald vilde han bringe sit Krav paa Erstatning af Ekstraomkostninger for Retten sammen med det tidligere Krav fra Leopold II's Losning. Selskabet fastholdt imidlertid sit tidligere Standpunkt, og Grosserer Lund betalte for Losningen ligesom ved Leopold II, saaledes at Arbejdet om Bord o: indtil Vægten paa Dækket, kostede Kr. 172.60. Da Selskabet nægtede at betale dette Beløb, indstævnedes Grosserer Lund d. 13. Oktober 1902 Selskabet til Betaling af saavel dette Beløb Kr. 172.60 som de for Leopold II's Losning betalte Kr. 168.93 med Tillæg af Renter og Sagsomkostninger. Det indstævnte Selskab paastod sig frifundet og tillagt Sagsomkostninger.

I Konnossementerne fandtes nu ingen særlig Bestemmelse om Losning eller nogen Henvisning til Losningskutymen. Det maa efter det oplyste antages, at det, forinden Søloven af 1892 traadte i Kraft, i en lang Aarrække — i mindst 20 Aar — har været Skik og Brug ved Losning af løst Korn her i Havnen, at Kornet fyldtes i Tønder i Lasten, at det hejsedes op i dem og bragtes hen til en paa Dækket anbragt Vægt, hvor det vejedes for derpaa i tilbundne Sække at bringes i Land, hvad der skal have skrevet sig fra, at Kornet oprindelig ikke vejedes, men maales i Tønder i Lasten, og det var da endvidere fast Skik og Brug, at Skibet kun besørge og betalte for Fremlæmpningen og Ophæjsningen af Tønderne, hvorimod Modtageren besørge og betalte for Fyldningen af Tønderne, for at friholde dem under Ophæjsningen og for at henbringe dem til og styrte deres Indhold i Vægten (Sækkene) samt for alt, hvad der derefter foretoges, indtil Kornet var kommet i Land. Disse Forhold holdt sig i de første Aar, efter at Søloven traadte i Kraft, men forandredes for Frihavns Vedkommende fuldstændig, noget efter at den var blevet taget i Brug i 1894, og blev endelig for den gamle Havns Vedkommende efterhaanden i Tiden fra 1898—1901 for omtrent alle Rederiers Vedkommende — undtagen Det forenede Dampskibsselskabs — faktisk forandrede i Overensstemmelse med Reglerne i Sølovens § 136.

Om den omtalte Skik og Brug nu kunde opfattes som en alle bindende og forpligtende Kutyme, kunde man ved Bedømmelsen af Sagen se bort fra; thi under Hensyn til Sølovens § 136 og den faktiske Forandring i Forholdene ved Losning af løst Korn, som havde fundet Sted, kunde der ikke længer siges at eksistere en saadan Kutyme, som enten den enkelte Reder eller den enkelte Ladningsmodtager uden videre kunde fordre bragt til Anvendelse. Ganske vist kunde en Reder, uanset Sølovens § 136, der kun er deklatorisk, betinge sig at losse paa den tidligere Maade, men i de her omhandlede Tilfælde havde Dampskibsselskabet ikke forinden Afskibningen opstillet nogen saadan Betingelse, ligesom de udstedte Konnossementer intet indeholdt om, hvorledes Losningen skulde foregaa. Naar Selskabet havde paaberaabt sig, at Losningen af Kornet i Tønder i Virkeligheden skete i Modtagerens Interesse og stod i nøje Forbindelse med dets Vejning, som Modtageren ogsaa lod foregaa om Bord, da kunde det bemærkes, at Vejningen, hvis Fragten betales efter udlosset Vægt, dog ogsaa havde Interesse for Skibet, men at Vejningen var betalt af Modtageren sammen med Transporten fra Vægten over Lønningen, samt endelig, at det jo vilde

staa de indstævnte frit for at modsætte sig, at Vejningen foregik om Bord:

Det forenede Dampskibsselskab blev herefter dømt til at betale de paastaede Beløb og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. 89/1903, afsagt d. 28. December 1903. En Kok, forhyret med Skonnert Peter af Marstal, rømte i Kalmar, fordi han var misfornøjet med Kosten og led af Revner i Huden paa Benene. Efter Sølovens § 298 dømt til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Ugens Havarier.

Holmestrand, Barkskip af Mariehamn, der paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet strandede ved Indsejlingen til Marsund, er fuldstændig Vrag, da Skibet er knækket over.

Luna, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Novorossisk til Nyborg med Korn efter en meget haard Rejse ankommet til Dartmouth med Vand i Lasten.

Haakon Haakonsen, Barkskip af Tvedestrand, der, som meddelt, strandede ved Skagen, er sprunget læk og løbet fuld af Vand. Lodsdamperen Skagerak har forgæves forsøgt at bringe Skibet flot, og da dette senere højste Nødflag, blev Redningsbaaden sat ud, og Besætningen bragtes i Land.*)

Patria, Dpsk. af Bergen, der strandede ved Fjaltring, blev af Bjærgningsdampskibet Frederikshavn bragt flot og ind til Frederikshavn, hvor det blev undersøgt af Dykker og fandtes tæt. Rejsen fortsættes til Bestemmelsesstedet Königsberg.

Urda, Dpsk. af Larvik, kom 23. Decbr. paa Grund paa Læssø søndre Røn. Svitzers bragte Skibet flot og ind til Frederikshavn, hvorfra det efter Dykkerundersøgelsen fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet Larvik.

Krosfond, norsk Dampskib, er paa Rejsen fra Karlskrona til Las Palmas med Træ, ved Afsejlingen fra Karlskrona tøret mod Kajen og har slaaget Skrubladene itu. Skibet er indkommet til Kjøbenhavn for paa Flydedokken at faa en ny Skruve paasat.

Aurora, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen til London med Trælaster bleven oversejlet paa Themsens af tysk Dampskib Annie og fik en Del oven Bords Skade.

Willy, Skonnertbrig af Marstal, kom paa Rejsen fra Gøteborg til Ramsgate paa Grund; kom senere flot uden Assistance, men i læk Tilstand.

Gustaf Adolf, Barkskip af Søderkarl, der, som meddelt, grundstødte paa Middelgrunden, kom, efter at en Del af Lasten var lægtret, flot og fortsætter sandsynligvis Rejsen, da Skaden er ubetydelig.

Commercial, Dpsk. af Mølle, er paa Rejsen fra Methil til Middelfart med Kul grundstødt i Nærheden af Trelde Næs. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Middelfart. Losser og reparerer provisorisk.

Eitik, Galease af Riga, der paa Rejsen fra Riga til Nørresundby med Oliekager grundstødte paa Anholt, kom med Svitzers Assistance flot og blev indbragt til Kjøbenhavn, hvor den maa losse og reparere.

Erik, Barkskip af Rønne, der paa Rejsen fra Grimshy til Hjemstedet med Kul grundstødte ved Hittarp Rev, blev af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn, hvorfra det uden at reparere kan fortsætte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Slesvig, Dpsk. af Kjøbenhavn, der strandede ved Grave-lines, er nu blevet bugseret til Dunkerque for Reparation.

Erik, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Libau til Leith faaet en Del oven Bords Skade i haardt Vejr.

Mary, Dpsk. af Esbjerg, er indkommet til Dover Nytaarsaften med brækket Skruveaksel. Skibet blev bugseret c. 1 dansk Mil.

Dronning Sophie, Dpsk. af Bergen, har paa Rejsen fra Botniske Bugt til Newcastle med Trælaster været paa Grund paa Øland. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen hertil, hvor det ved Dykkerundersøgelsen viste sig, at Skibet ingen videre Skade havde taget, hvorfor det fortsatte Rejsen.

*) Vraget skal senere være købt af et Konsortium paa Skagen.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,
den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 5. Jan.) Adolph Andersen, Schubert, afgik herfra 5. Januar til Reval. — Alabama, Gøtsche, afgik fra Newcastle 25. December til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 2. Januar hertil. — Algarve, Borries, afgik herfra 5. Januar til Sunderland. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 31. Decbr.; afg. forv. 5. Januar til Hull. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Dunkirk 31. December. — Antwerpen, Andresen, afgik fra Boston 18. Decbr. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 17. December til New York. — Arno, Strubberg, afg. fra Lissabon 1. Januar hertil. — Axelhuus, Skow, ankom her 3. Januar; afgik 6. Januar til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. til Riga 2. Januar. — Beira, Lunge, ank. til Marseilles 1. Januar. — Ceres, da Cunha, ankom til London 30. December. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Rotterdam 4. Januar. — Christian IX, Kolster, afg. fra London 2. Jan. hertil. — Constantin, Harder, ank. her 1. Jan. fra Newcastle. — Dagmar, Larsen, afg. fra Dartmouth 2. Januar hertil. — Douro, Rabe, afgik fra Messina 2. Januar hertil. — Florida, Ørum, afg. fra New Orleans 2. Januar hertil. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 3. Januar til Hull. — Garonne, Kromann, ank. her 28. Decbr. fra Dunkirk. — Georgios I, Schibbye, ankom til London 5. Januar. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 24. Decbr. til New York. — Hjelms, Simonsen, afg. fra Danzig 4. Januar hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. her 3. Januar fra New York. — Holar, Jacobsen, afg. fra Bergen 4. Januar til Trondhjem. — Island, Jacobsen, afgik fra New York 2. Januar hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Holtenau 4. Januar til Libau. — Jolantha, Christiansen, afg. fra Antwerpen 3. Januar hertil. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 4. Jan. til London. — Kentucky, Lassen, ankom her 24. December; afgik forv. 5. Januar til New York. — Kiev, Jacobsen, ank. til Dunston 5. Januar. — Kursk, Søeberg, ank. til Libau 3. Jan. — Leopold II, Meyer, ank. her 31. Decbr. fra Windau. — Louise, Kruse, ankom her 3. Januar fra Hull. — Louisiana, Staal, afgik fra Philadelphia 1. Januar til New Orleans. — L. P. Holmblad, Andersen, afg. forv. herfra 5. Januar til Boston. — Morsø, Nielsen, ank. her 4. Jan. fra Reval. — Moskov, Sørensen, ankom til Antwerpen 3. Januar. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 22. December til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. her 31. December fra Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, afg. herfra 2. Januar til Antwerpen. — Norge, Gundel, afgik fra Christiania 5. Januar hertil. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Ghent 4. Januar. — Omsk, Svane, ankom til Ghent 2. Januar. — Perm, Christensen, ankom til Libau 3. Januar. — Pregel, Olsen, pass. Brunsbüttel 5. Jan. fra Libau til Hull. — Rita, Meldahl, afgik fra Riga 4. Januar hertil. — Seine, Dampt, ank. til Havre 3. Januar. — Texas, Hansen, afg. forv. 5. Januar herfra til New Orleans. — Thyra, Fischer, auk. her 4. Januar fra Königsberg. — Tiber, Béch, afg. fra Swansea 31. December til Livorno. — Valdemar, Johansen, afgik fra Hull 3. Januar hertil. — Vesta, Gotfredsen, ankom her 5. Januar fra Vestnorge. — Viking, Rasmussen, ank. til Genua 1. Januar. — H. A. Hartmann afg. fra Antwerpen 3. Jan. til Goole. — Fritjof, afgik herfra 2. Januar til Manchester. — Marie ankom til Swansea 3. Januar. — Annie ank. til Stockholm 4. Januar.

Carl, Skjold, Gorm, Riber, er afg. fra Blyth, bestemt til Lübeck. — Frode, Tofte, afgik fra Dunston 27. Decbr., ankom til Kbhvn. 2. Januar. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 27. Decbr., ankom til Lübeck 30. Decbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Barry 29. Decbr., best. til Gulfport. — Erik II, Schmidt, afgik fra Barry 21. Decbr., best. til Mobile. — Knud II, Hansen, afg. fra West Hartlepool 30. December, ank. til Kbhvn. 3. Januar. — Danmark, Kraemer, afgik fra Stettin 30. Decbr., ank. til Blyth 2. Jan. — Ragnar, Holst, afg. fra Riga 24. December, ankom til Dunkerque 30. December. — Magnus, Mahncke, afgik fra Burntisland 17. Decbr., ank. til Kbhvn. 21. Decbr. — Olaf, Petersen, afg. fra Barry 17. Decbr., bestemt til Pensacola. — Svend II, Risø, afgik fra St. Vincent 13. Decbr., ank. til Tampa 30. December. — Harald, Meyer, afg. fra Barry 23. Decbr., best. til Mobile.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Reval 28. Decbr. — Alexander Shukoff, Stollenberg, afgik fra Stax 1. Januar, bestemt til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Preston 28. December. —

Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Cardiff 2. Januar, best. til Genua. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Oxeløund 30. December. — Russ. Rasmussen, afgik fra Pensacola 29. December, best. til St. Nazaire. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Gulport 22. Decbr., best. til Buenos Ayres.

Helmdal. Aine, Rathje, ank. til Sevilla 19. Decbr. — Kamma, Løffer, ank. til Boness 2. Jan. — Helga, Lagesen, afgik fra Bilbao 5. Januar. — Martha, Jørgensen, afg. fra Barcelona 4. Januar. — Elna, Møller, afgik fra Barry 30. Decbr. — Therese, Pedersen, ankom til Sunderland 4. Jan.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ank. til Aarhus 1. Januar. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Bona 5. Jan. — Dana, Lambertsen, afgik fra Kiel 3. Jan. — Ophelia, Wilhelmson, ank. til Newcastle 5. Januar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Bremerhafen 3. Januar, bestemt til Reval. — Niobe, Mathiesen, ankom til Geestmünde 3. Januar. — Nancy, Nielsen, afg. fra Ghent 4. Januar, best. til Bremen. — Nautik, Nielsen, ankom til Newcastle 30. Decbr. — Nordsoen, Gram, afg. fra Bristol 31. Decbr., bestemt til Bremen. — Nexos, Basse, afgik fra Reval 1. Januar, bestemt til Ipswich. — Nora, Jørgensen, afgik fra Reval 31. Decbr., best. til Sunderland. — Napoli, Thøgersen, ank. til Ipswich 31. Decbr. — Neptun, Christensen, afgik fra Esbjerg 5. Januar, best. til Jersey. — Nerma, Nielsen, afgik fra Reval 2. Januar, bestemt til Thornaby on Tees. — Alfa, Hansen, afg. fra Bremen 29. Decbr., ankom til Reval 3. Januar.

Dania. Mary, Nielsen, ankom til Dover 31. Decbr. — Dagny, Lorentzen, afg. fra Middlesbro on Tees til Grangemouth 5. Januar.

Jylland. Karen, Schmidt, ankom 5. Januar til Reval. — Ester, Sørensen, ankom 2. Januar til Tunis. — Ingrid, Meinertz, ankom 24. Decbr. til Tynen.

Nordsoen. Nordland, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Januar. — Rusland, Møller, ankom til Middlesborough 5. Januar. — Holland, Lund, afgik fra Bandholm 3. Januar. — England, Andresen, ankom til Aarhus 2. Januar.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Flensburg 1. Januar, best. til Blyth. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Kings Lynn 3. Januar.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra London 31. December, ank. til Blyth 2. Januar. — Gallia, Nielsen, ank. til Blyth 28. Decbr.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Hamburg 5. Januar, best. til Newcastle.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Kbhvn. 3. Januar best. til Blyth. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Newcastle 29. Decbr. best. til New Orleans. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Riga 4. Januar bestemt til Ghent. — Fredensborg, Grove, ank. til Riga 30. Decbr. — Frederiksberg, Jørgensen, afg. fra Cardiff 13. Decbr., best. til Buenos Ayres. — Jomsborg, Kühl, ank. til Rosario 1. Jan. — Kronborg, Hveissel, ank. til Aarhus 2. Jan. — Rosenborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 1. Jan. — Skanderborg, Jensen, ank. til Genua 3. Januar. — Søborg, Fischer, ank. til Penarth 2. Januar. — Uranienborg, Schmidt, ank. til London 1. Januar. — Stjerneborg, Hansen, afgik fra San Lucar 2. Januar, best. til Ayr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Kbhvn. 21. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Dunston 5. Januar. — Marselisborg, Andersen, afg. fra New Orleans 18. Decbr., best. til Aarhus. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Helsingør 6. Januar. — Skodsborg, Schultz, ank. til Aarhus 4. Januar. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Blyth 5. Januar. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Pera 30. Decbr., best. til Kbhvn. — Vordingborg, Petersen, ankom til Libau 22. Decbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 1. Januar. — Kallundborg, Lund, ank. til Sevilla 3. Januar.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Reval 29. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til København 31. Decbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Nyborg 30. Decbr. — Alice, Hansen, ank. til Kbhvn 25. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Eckernförde 5. Januar best. til Methil. — Ajax, Brorson, ankom til Helsingør 31. Decbr. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel. 1. Januar. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 2. Januar.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ankom til Methil 6. Januar. — Ansgar, Predbjørn, ankom til London 1. Januar. — I. N. Madvig, Madsen, ank. til Stockholm 31. Decbr. — Hamlet, Schjødt, afgik fra Newcastle 5. Januar, best. til Reval. — Helge, Olsen, ankom til Riga 4. Januar. — Rolf, Olsen, ankom til Barry 28. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Shanghai 2. Januar. — Prins Valdemar, Kock,

afg. fra Hongkong 6. Januar. — Siam, Jensen, ankom til Durban 2. Januar. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Kjøbenhavn 23. Novbr.

Æra. Gæa, Knudsen, afgik 31. Decbr. fra Kjøbenhavn til Aarhus.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Vejle 1. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Terneuzen 29. Decbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Blyth 5. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Vejle 5. Januar. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Cardiff 26. Decbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Dakar 2. Decbr. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Vejle 30. Decbr. — Peter Willemoes, Nissen, afgik fra Bastia 5. Januar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Cardiff 31. Decbr. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Faougoune 24. Decbr. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Rufisque 29. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Korsør 5. Januar best. til Windau. — London, Bom, ankom til Odense 24. Decbr. — Paris, Krogh, ankom til Blyth 3. Januar.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Blyth 1. Januar — Wien, Brink, afg. fra Swansea 3. Januar best. til Ergasteria.

Myren. Kai, Hintze, ank. til Libau 4. Januar.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ank. til Leith. 3. Januar. — Erik, Steen, ankom til Libau 5. Januar.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Blyth 1. Januar. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Libau 3. Januar, best. til Newhaven.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til West-Hartlepool 4. Januar.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Hans, Jensen, ankom til Montevideo 31. Decbr. fra Cardiff. — Prinsesse Marie, Clausen, sejlet fra Port Natal 2. Januar til Adelaide Semaphore f. O. — Bertha, Nørholm, ankom til Falmouth 2. Januar fra Hamburg.

Svendsborg. Union, Olsen, ankom til Pontrieux 28. Decbr. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Gravelines 28. Decbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til London 28. Decbr. — Emanuel, Bentzen, ank. til Göteborg 29. Decbr. — Elise, Petersen, ankom til Kallundborg 30. Decbr. — Cimbria, Nielsen, ankom til Langesund 30. Decbr. — Mercur, Lund, ankom til Gibraltar 30. Decbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Pontrieux 31. Decbr. — Brødrene, Olsen, ankom til Antwerpen 1. Januar. — Martha, Hansen, ankom til Rudkjøbing 2. Januar. — Christian, Jørgensen, ankom til Odense 3. Januar.

Æra. Anne Maries Minde, Hansen, ankom 2. Januar til Aarhus. — Elna, Carlsen, ankom 28. Decbr. til Gytheon (Grækenland). — Elise Marie, Olsen, ankom 24. Decbr. til Haderslev. — Hjalmar, Christoffersen, er ankommen til Frederiksværn. — Marthing, Friis, ankom 29. Decbr. til Lissabon. — Juliane, Christensen, ankom 29. Decbr. til Setubal. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 30. Decbr. til Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, ankom 29. Decbr. til Kjøbenhavn. — Dronning Louise, Christensen, ank. 30. Decbr. til Aarhus. — Forældres Minde, Christensen, ank. 30. Decbr. til Aarhus. — Vera, Hansen, sejlfærdig 29. Decbr. i Heiligenhafen bestemt til Marstal. — Vigilant, Boye Rasmussen, ankom 29. Decbr. til Lissabon. — Union, Christensen, ank. 30. Decbr. til Kjøbenhavn. — Magda, Hansen, ankom 28. Decbr. til Heiligenhafen. — Skandia, Hay, ank. 31. Decbr. til South Alloo. — Hans, Folmer, ank. 2. Januar til Granton. — Wemyss Castle, Andersen, ank. 2. Januar til Lohals. — Norden, Rasmussen, ankom 2. Januar til Newcastle. — Erik Kirstine, Albertsen, afgik 30. Decbr. fra Kjøbenhavn til Colberg. — Johanne, Østermann, var 1. Januar sejlfærdig i Methil bestemt til Stege. — Kiana, Christensen, ankom 2. Januar til St. Ybes. — Rolf, Christensen, ankom 4. Januar til Rio Grande do Sul.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Klokketønden „Salholm NV.“ er ombyttet med Vintersømærket.

Østersøen. Stevns NØ. Masterne paa Vraget 4 Kml. NØ. 1/2 Ø. fra Stevns Fyr er udtaget. Mindste Dybde over Vraget er 3 1/2 Fv.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. I Følge Telegram af 31te December 1903 fra Lodskaptajnen i Stockholm er Fyrskibene „Grundkallen“ og „Svenska Björn“ inddraget.

Karlskrona Skärgård. Klokketønderne ved Klotet og Esten samt Tønderne i Aspösund og Arpösund er ombyttet med Vintersømærkerne.

Bråviken. Femörehufvud—Norrköping. Fyrene ved Kungshamn, Kopparbo, Stora Juten, Lösingsskär, Hvitskär og Norrköping Indløb brænder fremtidig fra 1ste Juli til 31te Maj, naar der ikke er Ishindring.

Finland. Bottniske Bugt. Nystad. Pettersonsgrund. I Farvandet fra Søen til Enskär Fyr ligger en i Ø. og V. c. 2 Kbl. lang Grund, Pettersonsgrund, med 24 à 25 Fod Vand. Dens V.-Ende ligger 8 3/4 Kml. S. 75° V. fra Enskär Fyr og er paa N.-Siden afmærket med en hvid Stage med en sort, nedadvendt Kost, der staar i 7 Fv. Vand. 60° 40' 51" N. Br. 20° 43' 30" Ø. Lgd. 1 1/2 Kml. S. 51° Ø. for dens V.-Ende ligger en 29 Fods Grund.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Da Sømærker, saavel flydende som faste, er udsatte for at blive bortrevet og ikke straks kan blive erstattet, maa de ikke anses som fuldt sikre Vejledninger for Navigeringen.

Da der ved Fyrlamper ikke holdes stadig Vagt, maa man ikke ubetinget stole paa, at de altid er i Orden.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne paa Brunsbüttel Red inddraget og Fyrene, der angiver Redens Grænser, tændt.

Lühe. Fyrskibet ved Vraget af Lægter „Tertia“, neden for Lühe, er inddraget for Is. Vraget afmærkes ikke paa anden Maade. Mindste Dybde over Vraget er 22 Fod. Dybtgaaende Skibe maa holde sig i den S.-lige Halvdel af Farvandet, da Vraget ligger ved S.-Grænsen af Lühe lave, faste Fyrs hvide Vinkel.

Weser. Langlütjen Sand. Mellem Landsbyen Weddewarden og Langlütjen Sand er udlagt to Telegrafkabler. De er afmærket med tre grønne Kugletønder og med to grønne Baaker paa hvert Wat. Det er forbudt at ankre over Kablerne.

I Følge Telegram af 31te December 1903 og 3dje Januar 1904 fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne G 1 til G 5 samt E og G i Weser inddraget.

Brake Red. I Følge Telegram af 31te December 1903 fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne L. og N. paa Brake Red ombyttet med røde Stump-tønder og Lystønde M. inddraget.

Jade. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er i Jade Lystønderne Z og 16 ombyttet med Vintersømærkerne.

I Følge Telegram af 1ste Januar 1904 fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne 8 og 13 i Jade inddraget for Is.

Holland. Zeegat van Terschelling. Boontjes. I Boontjes er den rød og sort vandret sribede Lystønde Nr. 1, den røde Lystønde Nr. 6 og den sorte Lystønde Nr. 9 midlertidig inddraget.

Zeegat van Texel. Schulpengat. Den rød og sort vandret sribede Lystønde paa Inderbarren i Schulpengat inddrages. 52° 57' 32" N. Br. 4° 43' 15" Ø. Lgd.

Vlie Red. Fyrskibet paa Vlie Red er midlertidig inddraget for Is.

Wester Schelde. Walsoorden. Baaken med Ballon paa det gamle Hoofd van Walsoorden er ødelagt. 51° 23' 40" N. Br. 4° 2' 4" Ø. Lgd.

England. Whitby. Ved Whitby Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 1 1/2 Minut giver Fire-Stød, Stød 2 1/2 S., Pause 2 S., Stød 2 1/2 S., Pause 2 S., Stød 2 1/2 S., Pause 2 S., Stød 2 1/2 S., Pause 7 1/2 S. Sirenen har to Horn, det ene vender mod N. t. V. 1/2 V., det andet mod Ø. t. S. 1/2 S. fra Sirenehuset, som ligger c. 400 Alen N. 42° V. fra Fyrtaarnet. 54° 28' 7" N. Br. 0° 34' 1/2 V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Bristol Channel. Nash Point. Paa Nash Point gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 1 1/2 Minut giver Fire-Stød, Stød 2 1/2 S., Pause 2 S., Stød 2 1/2 S., Pause 2 S.,

Stød 2 1/2 S., Pause 2 S., Stød 2 1/2 S., Pause 7 1/2 S. Sirenen har to Horn, det ene vender mod SØ. 1/2 S., det andet mod V. 1/2 S. fra Sirenehuset, som ligger 240 Alen S. 81° Ø. fra det lave Fyr. 51° 24' N. Br. 3° 33' 1/2 V. Lgd.

Wales N.-Kyst. Lynus Point. Omtrent den 8de April 1904 forandres Lynus Point Fyr, saa at det lyser fra S. 45° Ø., gennem Ø. og N. til N. 72° V. Lysevnen forstærkes samtidig. 53° 25' N. Br. 4° 17' 1/2 V. Lgd.

Great Ormes. Omtrent den 8de April 1904 forandres Great Ormes faste Hovedfyr til et Fyr med Fire-Formørkelser hver 1/2 Minut, Lys 16 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., Mørke 2 S. Lyset er hvidt fra N. 81° V. gennem N. til N. 64° Ø., rødt fra N. 64° Ø. til N. 72° Ø. Fyret forstærkes samtidig. 53° 20' 1/2 N. Br. 3° 52' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Guilvinec. Basse Du. Den rød og sort vandret sribede Baake med Ballon paa Basse Du er forsvunden. 47° 46' 45" N. Br. 4° 14' 38" V. Lgd.

Iles de Glénan. An Ero. Den sorte Tønde med Cylinder ved An Ero (An Tro eller Le Pignon) ligger paa 47° 40' 28" N. Br. 3° 55' 30" V. Lgd.

Charente. Baakerne, som til Brug ved Uddybning var opført paa Barren uden for Charente, er borttaget.

I 1904 skal der uddybes i Port des Barques Ledefyrinlie, hvorfor nye Baaker vil blive opførte.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbor. Husseys Sound. En sort Stump-tønde, Pumpkin Nob Tønde, er i 9 Fv. Vand udlagt i Husseys Sound, fra Crow Island højre Pynt i S. 4° Ø. og fra Spring Point Ledge Fyr i N. 51° Ø.

Massachusetts. Fyrskibet „Nantucket Shoals“ ligger paa 40° 37' 0" N. Br. 69° 37' 14" V. Lgd.

Lynn Harbor. Lynn Harbor Klokketønde er flyttet til Ø.-Siden af den gravede Rendes S.-Ende og har nu Nr. 2. Den ligger fra Bass Point i N. 72° V. og fra Boston Fyr i N. 27° V.

Lobster Rock røde Spirtønde Nr. 2 er flyttet og har nu Nr. 4. Den ligger paa Ø.-Kant af den gravede Rende ved Bøjningen, c. 1 1/2 Kbl. N. for Klokketønden.

En rød Spirtønde, Dredged Channel Tønde Nr. 6, er udlagt ved Ø.-Kant af den gravede Rende omtrent midt i Bøjningen, c. 1 Kbl. N. for Nr. 4 og omtrent ud for White Rocks Fyr.

Delaware River. Marcus Hook Barre. En Grund med under 12 Fod Vand ligger ud for Marcus Hook Barre omtrent midt imellem Tønderne Nr. 34 og 36, c. 6 Kbl. fra Nr. 34 og 5 1/2 Kbl. fra Nr. 36.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Porto Rico. Ponce Harbor. I Ponce Harbor er paa V.-Enden af Grunden, som fra Las Gatas Islands strækker sig V. ud, udlagt en rød Spidstønde, og paa NØ.-Enden af Cayito Reef en sort Stump-tønde. 17° 58' 1/2 N. Br. 66° 40' 1/2 V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. San Marcos Bay. Itacolomi. Det hvide, faste Fyr med Blus 1 3/4 Kml. SØ. for Itacolomi Pynt viser midlertidig hvidt, fast Lys. 2° 10' S. Br. 44° 24' 1/2 V. Lgd.

Rio Grande do Sul. Lys- og Klokketønden La Espera ligger i 32 Fod Vand, 3 Kml. S. 46° Ø. fra Kabelhuset. 32° 12' 1/2 S. Br. 52° 5' 1/2 V. Lgd.

En sort Spidstønde med Ballon ligger ved Indløbet til Southeast Channel, 3 1/2 Kml. S. 81° Ø. fra Kabelhuset, og fra Fyrtaarnet i S. 22° V.

En sort og hvid vandret sribet Spidstønde med Ballon ligger ved Indløbet til Southwest Channel, 2 1/2 Kml. fra S. 70° Ø. fra Kabelhuset, og fra Fyrtaarnet i S. 22° V.

Chili. Patagonien. Gray Channel. I Gray Channel er følgende Forandringer foretaget:

Tønden med rødt Flag ved 18 Fods Klippen, 5 Kbl. S. 3° V. fra Pollo Rock Baake er ombyttet med en sort Stump-tønde med sort Cylinder, mærket Connor, som ligger i 5 Fv. V. tæt Ø. for Klippen.

Pollo Rock Baake er nu rød Jernmast med rød Kegle, 20 Fod høj. 52° 22' 1/2 S. Br. 73° 41' 1/2 V. Lgd.

En sort Stump-tønde med sort Cylinder, mærket Pollo, er i 5 1/2 Fv. Vand udlagt ved Ø.-Siden af 23 Fods Pullen SØ. for Vereker Islands, 4 1/4 Kbl. N. 38° V. fra Pollo Rock Baake, og i S. 49° V. fra South Foley Island S.-Ende.

Paa Klippen 3 Kbl. Ø. for den største af Vereker Islands er der kun 1 Fod Vand og ikke 3 1/2 Fv. som angivet i Kortet. Ved dens Ø.-Side ligger i 6 Fv. Vand en sort Stump-tønde med sort Cylinder, mærket Vereker, fra N.-Pynten af den største af Vereker Islands i S. 55° Ø., 6 Kbl. og fra dens SØ.-Pynt i N. 48° Ø.

Klippen, hvorpaa Damperen „Theben“ stødte, 4 Kbl. N.

74° Ø. fra Orlebar Island SØ.-Pynt, er nu afmærket med en rød Spidstønde med rød Kegel, mærket Theben. Den ligger i 5 Fv. Vand ved Klippens NØ.-Side, fra Hoskyn Island Baake i N. 44° V., 3¼ Kbl. og fra Orlebar Island S.-Pynt i N. 66° Ø.

Hoskyn Island Baake er en trekantet Pyramide, 32 Fod høj, hvid forneden, rød foroven.

Man maa ikke ubetinget stole paa, at Tønderne er paa Plads.

Floden Maullin. I Indløbet til Floden Maullin ligger i 19 Fod Vand ved Enden af Revet Falsa Godoi en sort, cylindrisk Tønde med Cylinder, mærket Falsa Godoi, fra Bjerget Tenten i N. 62° V. og fra Pynten Amortajado i N. 34° Ø. En lignende Tønde, mærket Dos Amigos, ligger i 9 Fod Vand SØ. for den S.-ligste af Smaaerne Dos Amigos, fra Bjerget Tenten i N. 46° V. og fra Pynten Amortajado i N. 44° Ø. For Indgaaende skal man holde Tønderne om Bagbord.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. Cap Corse. Giraglia. I Begyndelsen af 1904 ombyttes Giraglia Fyr med et hvidt Lyntyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn 1/3 S., Mørke 4 2/3 S. Flammens Højde bliver uforandret. Lysevnen: 35 Kml. Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt hvidt Lyntyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, tændes, 32 Fod under Fyret. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Sanguinaires. I Begyndelsen af 1904 ombyttes Sanguinaires Fyr med et hvidt Lyntyr, der hver 20 S. viser Tre-Lyn, Lyn 0 S., Mørke 3 S., Lyn 0 S., Mørke 3 S., Lyn 0 S., Mørke 1 S. Flammens Højde bliver uforandret. Lysevnen: 34 Kml. Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt Lyntyr, der hver 20 S. viser Tre-Lyn, tændes 28 Fod under Fyret. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Algier. Mostaganem. I Mostaganem er en Del af N.-Molen ødelagt, saa at man ikke maa komme den nærmere end 50 Alen, medens S.-Molen kun har taget ringe Skade. Kommande N. fra maa man, for at staa ind i Havnen, ikke dreje Bagbord over, før Kathedralens Taarn er over Midten af S.-Molen.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Banka Stræde. Brom Brom. Pælen paa Revet Brom Brom staar paa den SØ.-lige Del af den N.-lige tør faldende Del mellem to Stenrygge. 2° 12' 25" S. Br. 105° 20' 0" Ø. Lgd. Den stejle S.-Kant af Revet ligger fuldkommen rigtig i de hollandske Kort Nr. 169 og 52.

Japan. Kiusiu Ø.-Kyst. Aburatsu Havn. Følgende Grunde ud for Aburatsu Havn findes ikke:

Ko Se, netop overflydt, 3 Kbl. SØ. 1/4 Ø. fra Kurasaki Fyr. Der er 20 à 25 Fv. Vand paa og i Nærheden af Stedet.

1 Fv. Revet 1 1/2 Kbl. NV. t. N. 1/4 N. fra Tono Ura Saki. Oshima N.-Pynt. Der er 7 à 13 Fv. Vand paa og i Nærheden af Stedet.

En Klippe med mindre end 6 Fod Vand c. 1 Kbl. S. t. V. V. fra Kuwan On Zaki, Indløbet til Tono Ura. Der er 7 Fv. Vand paa Stedet. Grundene er udtaget af Kortet.

Hyuga. Tosaki Bana Ø. Den S.-ligste af Odonno Se (Nelly Rocks), 3 1/2 Kml. S. 72° Ø. fra To Saki (Kap Cochran), findes ikke. Der er 20 Fv. Vand paa Stedet. 31° 46' 45" N. Br. 131° 33' 30" Ø. Lgd. Grunden er udtagen af Kortene.

Honshu NV.-Kyst. Ohama Havn. En Grund Namako med 2 à 8 Fod Vand strækker sig 1/2 Kbl. hen imod NV.-Pynten Ko Shima fra Pynten Ø. t. N. for Tani Ura.

Honshu N.-Kyst. Wakasa Bay V.-Side. Kamuri Jima. En Grund med 1 à 3 Fv. c. 1 Kbl. bred, strækker sig 1 1/4 Kbl. S. 3° Ø. ud fra Kamuri Jima. Det bryder paa den med høj Sø. 35° 40' 40" N. Br. 135° 25' 10" Ø. Lgd.

Honshu NV.-Kyst. Halvøen Noto. Nanao S.-Havn. Ved Sohamadashi Reef (Rocky Bank) er udlagt en sort Spirtønde med Ballon, 5 1/2 Kbl. S. 14° Ø. fra No Saki, og i N. 83° Ø. fra Kojin Bana.

Ved Ose Reef (Basilisk Bank) er udlagt en sort Spirtønde med Ballon, 6 1/2 Kbl. S. 7° Ø. fra Matsuga Saki S.-Pynt, og i S. 30° Ø. fra Susonobyobu.

Ved Wakadashi Reef (Abe Bank) er udlagt en sort Spirtønde med Ballon, 5 2/5 Kbl. S. 77° Ø. fra Usugi Saki, og i N. 31° Ø. fra Atago Yama Tempel.

S.-Havnen: 37° 2' 58" N. Br. 136° 57' 21" Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Rashu Gunto (Naju Gruppen). I Rashu Gunto er følgende Grunde fundet:

En 5 1/2 Fv. Sandgrund N. for Irokobari Semu (Pinnacle Island), 5 Kml. V. for Pigum Do. 34° 47' 53" N. Br. 125° 47' 35" Ø. Lgd. Der er 5 1/2 Fv. til c. 1 Kml. N. for Grunden.

To Grunde med 1 og 2 1/4 Fv. S. for Jika To, en Ø 4 1/4 Kml. N. 30° Ø. fra Ø.-Pynten af Chagusan To (Maju Island). 34° 41' 23" N. Br. 126° 14' 48" Ø. Lgd. og 34° 41' 40" N. Br. 126° 14' 50" Ø. Lgd.

En Klippe, der falder 6 Fod tør, N. for Pigum Do. 34° 48' 33" N. Br. 125° 58' 42" Ø. Lgd.

En Klippe, der falder 3 Fod tør, N. for Chasugan To (Maju Island). 34° 40' 35" N. Br. 126° 8' 50" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland. — Karantænen overfor Skibe fra Kysten mellem Omern og Aden og fra Bombay og Calcutta er hævet, ligeledes overfor Skibe fra den syriske Kyst mellem Tripolis og Payas.

INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, den 7. Januar 1904. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Skib til Salg.

Galease „Margrethe“ af Kjøbenhavn, 35 Tons Netto, er billig til Salg paa Grund af forandret Livsstilling. Nærmere ved Ejeren, M. Hansen, Murergade 13, 3. Sal, Kjøbenhavn N.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Januar 1904.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		82	82 ³ / ₄
Danmark	70 ³ / ₄ —71	70 ³ / ₄	71 ¹ / ₄
Norden	93 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
Kjøbenhavn	79	78 ³ / ₄	79
Carl	73 ¹ / ₄ —73	73	73 ¹ / ₂
Dannebrog	85 ¹ / ₂ — ¹ / ₄ —85	85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
Skjold	52 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	52	53
Urania	20 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ —20	20 ¹ / ₄	20 ¹ / ₂
Union	85— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		86	87 ¹ / ₂
Østasiatiske	104 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	104 ¹ / ₄	104 ¹ / ₂
Østersøen	95—94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	95
Nordsøen		92	—
Vesterhavet		92	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Inga	77—76 ¹ / ₂	76	77 ¹ / ₂
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	64
Gorm		88	100
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88		101	105
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østasias. Komp.		98	99 ¹ / ₂
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		85 ¹ / ₂	85 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		89	89 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..	95—94 ³ / ₄	94 ³ / ₄	95
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		89 ¹ / ₄	89 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 — ..	94	94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 — ..		91	92
Aktier.			
Nationalbank		142	143 ¹ / ₂
Privatbank	117 ¹ / ₂ — ³ / ₄	117 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Landmandsbank		124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Handelsbank		130	131 ¹ / ₂
Grundejerbank		112 ³ / ₄	113
Burm. & Wain		101	101 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		95	95 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	137 ¹ / ₂ — ¹ / ₄ —8	137 ¹ / ₂	137 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	121 ¹ / ₂ — ³ / ₄ —121	120 ³ / ₄	121

Vekselkurser d. 5. Januar 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.19	18.15
Paris	72.45	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Januar 1904.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
3 ⁰ / ₁₀₀ — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.30
5% Rumænske Stats	99.70
4% — — 1890	88.50

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

„Foren. Dampskibs.“ 16,000, „Danmark“ 22,000, „Norden“ 28,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 23,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 23,000, „Union“ 26,000, „Østasiatisk Comp.“ 36,000.

Møller & Rée,
Bankforretning 16 Ved Stranden.

Bekendtgørelse ang. Vægtgarantien

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Ved Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe's Generalforsamling i Marstal den 31. Januar 1902 vedtoges følgende:

„Undertegnede Redere og Skibsførere forbinde og forpligte os herved til ikke at undertegne noget Certeparti, hvorefter der af Føreren forlanges Garanti for Vægt, og til ikke at antage nogen Fragt, ved hvilken saadan Garanti fordres. Skulde nogen af os befindes at have brudt denne Forpligtelse, er vedkommende Reder eller Skibsfører ifalden en Bøde, som fastsættes af Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Bestyrelsen for sammes Afdeling for mindre Skibe, saadan Bøde dog ikke overstigende 100 Kr.

Ovenstaaende Forpligtelse træder i Kraft, saa snart en lignende Forbindelse foreligger fra de større tyske og eventuelt svenske og norske Rederiforeninger, som have Skibe i Fart paa Østersøhavne, og disse Forbindelser ere offentliggjorte i Dansk Søfartstidende“.

Da ovenstaaende Forpligtelse nu er tiltraadt af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og sammes Afdeling for mindre Skibe med ca. 500 Skibe, Skipperforeningen i Ekenåund med 26 Skibe, do. i Brantevik med 67 Skibe, do. i Skillinge med 43 Skibe, Barther Versicherungsverein med 95 Skibe, ligesom Elbschifferverein ventes at ville deltage, træder Forpligtelsen til ikke at slutte med Vægtgaranti i Kraft fra den 1. Januar 1904.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

P. Rechnittzer

p. t. Formand.

Skib til Salg.

Gal. „Elisabeth“, dr.: 26,15 net. Reg.-Tons, laster 1100 Cnt. d. W. 3000 Cubf. Trælast, i god seilbar Stand, er billig tilsalg ved

Skibsfører K. D. Knudsen,
Borgergade 9, Aalborg

Skonnert

„Anna“ af Vejle udbydes til Salg, dr. 26²²/₁₀₀ Tons, laster 12,50 Cnt. d. w., man henvender sig til:

Skipper N. P. Nielsen
Bredballe Strand, Vejle.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSENS** Telefon 2168.
Metalstøberi & Metalvarefabrik.
St. Annegade 44. C.

Haner, Ventilatorer og al **Armaturog Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.
Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ødruelige Folk. Henvendelse sker til

Formanden **Julius Gross,**

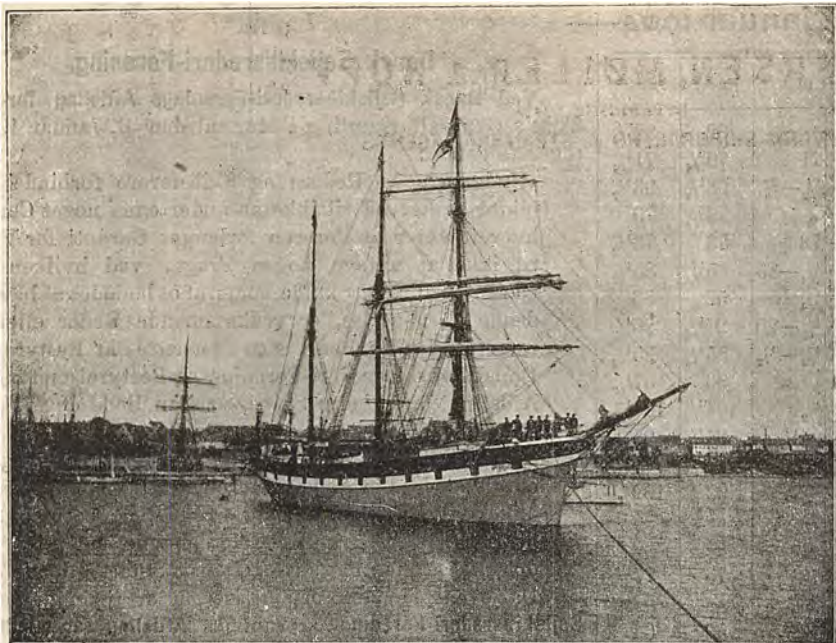
Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. i. Sal. C.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.



STAAL-SEJLSKIBE

bygges til „Veritas“ højeste Klasse. Størrelse indtil 1,000 Tons d. V., maaler fordelagtigt, sejler hurtigt, solid og tidssvarende Udstyrelse, billigere end af Egetræ.
Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri, Rønne.

S. Dinesens Dampdreieri

Vejle

leverer Skibsblokke af enhver Art, Pokkenholts Jomfruer, Styreræt samt alt under denne Branche til Skibsdrustning henbørende.

Forhandlere Rabat.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Hotel Dania

Store Strandstræde 14
ved Kongens Nytorv
Kjøbenhavn.

Smukke og godt monterede Værelser
gode Senge
anbefales til billige Priser.

A. H. Jørgensen

Ejer.

Telefon 634.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Tranet Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon-Nr.
6.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

34te Series

4de Trækning begynder Onsdag den 13de Januar 1904.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække
1 Gevinst paa 1250 Kr.	1 Gevinst paa 2500 Kr.	1 Gevinst paa 1250 Kr.
1 — „ 800 —	1 — „ 1200 —	1 — „ 600 —
1 — „ 500 —	1 — „ 1000 —	1 — „ 500 —
2 — „ 300 —	2 — „ 600 —	2 — „ 300 —
10 — „ 250 —	10 — „ 500 —	10 — „ 250 —
70 — „ 100 —	70 — „ 200 —	70 — „ 100 —
105 — „ 50 —	105 — „ 100 —	105 — „ 50 —
140 — „ 25 —	140 — „ 50 —	140 — „ 25 —
185 — „ 12 —	185 — „ 15 —	185 — „ 12 —
2336 — „ 10 —	2336 — „ 10 —	2336 — „ 10 —

Paa et og samme Lod kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning.

Ialt: 8,400 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 3 Kr. 00 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoildgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

LANDMANDSBANKEN

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

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &
47. Telf. 887.

Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss.
Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger,
(Anton Hansen), Havnegade
85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.



Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

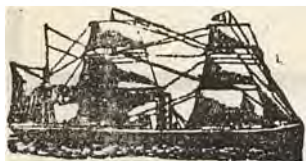
Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Efflgr.)

Skibsproviantering.

Karolinegade 18. Randers.

Overfor Toldboden.

Telefon 323.

Prøv en Gang

uførtoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira,

3 " " rød Portvin,

anbefales til d'Herr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN

Vinforretning

St. Annæ Plads 10. Telf. 3238.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.



Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Kongens Nytorv 20. TOPP & LARSEN, 1. Klasses Skræderi.

(Bødderens Ejendom).
Civildragter og Uniformer. Engelske Stoffer og Snit.

Moderate Priser.

(Som Nyhed) Ægte blaa Chiviot Klædning fra 48 Kr.

Telegramadr.:
"Smiths,
St. Petersburg".

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklædning- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og

billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger.

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

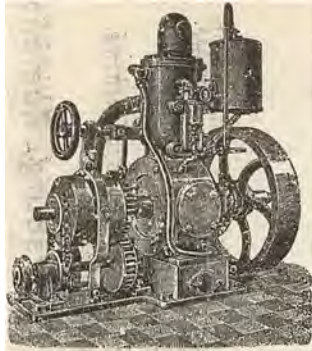
Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.



Petroleumsmotoren
„Paragon“

er absolut den bedste Motor for Baade og Skibe. Ingen Ventiler, ingen Lampe, Explosion for hver Omdrejning. Talrige Anbefalinger fra Fiskere forefindes. Haves fra 2½ til 20 HK. Forlang Prisliste. Telefon Str. 112.
Brdr. Henriksen
Max Müllersvej 8. Strandvej.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1833).

Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

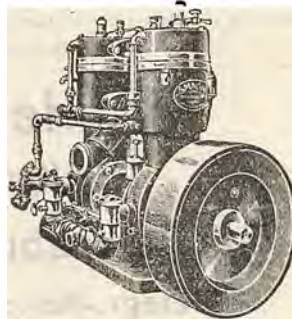
Udgivet af et Aktieselskab.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Ingen Fartøjsejer



bør købe Motor
for han har set Katalog fra

Motorforretningen

„SMALLEY“, lim.

Vesterbrogade 80, Kjøbenhavn V.
„Smalley“ er bedste Baadmotor
i Handelen.

Fartreguleringen fuldkommen.

Motorbaad til Fremvisning.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Joh. Fønss's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

N. Nielsen & Søn

Skibsbygger

Frederikshavn.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering

Randers

anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,
Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks Cardiff og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

Nautisk Redaktør: Kaptajn H. P. BERG.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Januar 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470×76×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

AAGE SØRENSEN'S

Skibsprovianteringsforretning.

Toldgodtgørelse

for Udførselsvarer.

Stege.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Kongens Nytorv 20. **TOPP & LARSEN, 1. Klasses Skræderi.**
(Bodeckers Ejendom).

Civildragter og Uniformer. Engelske Stoffer og Snit.

Moderate Priser.

(Som Nyhed) Ægte blaa Chiviot Klædning fra 45 Kr.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevistig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

Gentlemen! Prøv
"The five Sisters"
og De ryger aldrig andre
Cigareer.



Hoved-Oplag: Peter Schmidt.
Peter Strandsgade 16, Kbhvn. K. Tlf. 2394.

Erns pan Udførsel i 3 Kvaliteter
×
×
×
×
×
×

Er „Moss-Rose“-Tobakken søgte, skal hver Pække altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paatrykt selve Omlagspapiret.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc. To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —
tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familieforsikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser. NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Søfarende med Hensyn til Rejser.

Tegn Ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles beredvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskaflet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:
Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Berg & Larsen

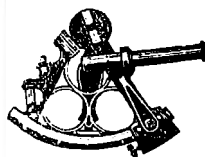
forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preister, Kjøbmagerg. 13.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir. Forhindrer Blæst og Kuldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger haves.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingstøretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffer 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 14. Januar 1904.

Marineministeriet har under 11. ds. nedsat en Kommission med det Formaal at tage Spørgsmaalet om en Revision af de gældende Bestemmelser for Navigatør- og Maskinistuddannelsen med de dertil knyttede Institutioner under Overvejelse samt derefter udarbejde Forslag til saadanne Ændringer i bestaaende Love og Anordninger, som den maatte anse for ønskelige. Det er derhos overdraget Kommissionen at angive de Forandringer i Sønæringsloven, som dens Forslag eventuelt vil nødvendiggøre. Kommissionens Nedsættelse begrundes med Henvisning til den stærke Udvikling, der har fundet Sted paa Skibsfartens, Skibsbygningens og Maskinindustriens Omraade, og som har medført, at man paa flere Maader føler Trang til Forandringer i de gældende Bestemmelser, en Trang, som bl. a. har fundet sit Udtryk i Henvendelser til Marineministeriet fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og fra Foreningen til Søfartens Fremme om at søge den nuværende Ordning ændret i Overensstemmelse med Tidens Krav.

Kommissionen bestaar af følgende Herrer: Kontreadmiral C. F. Wandel, Formand; Maskinmester A. J. Berg; Professor E. P. Bonnesen; Skoleforstander A. D. Grathwohl; Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Marstal; Skibsreder H. A. Hansen, Thurø; Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. Jensen; Skibsfører Julius Jensen; Skibsfører A. V. Knudsen; Kommandør A. H. J. B. Münster; Navigationsskolebestyrer C. D. Neergaard; Maskinkonstruktør C. Nielsen; Fuldmægtig, Maskiningeniør B. Petersen; Underdirektør A. H. M. Rasmussen; Formand for Smede- og Maskinarbejdernes Forbund i Kjøbenhavn O. Smith; Fhv. Navigationsskolebestyrer, Professor S. Svendsen; Fhv. Maskinmester Th. E. Sørensen; Skibsreder D. E. Torm.

Som det af denne Meddelelse vil ses, har Regeringen imødekommet det af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til den indgivne, her i Bladet den 29. Oktober f. A. omtalte Andragende om at optage Spørgsmaalet om en Revision af Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminerne og Sønæringsloven til Overvejelse.

Det vil erindres, at det i lang Tid og fra mange forskellige Sider er gjort gældende, at der maatte ske gennemgribende Forandringer i Ordningen af vor Navigationsundervisning, om vore Navigatører i Længden skulde kunne tilfredsstille de stedse voksende Krav, der stilles til dem, og de saaledes fremsatte Ønsker kunde kun ske Fyldest, naar Navigationsvæsenet undergik en omfattende Reform, der gav denne Institution en mere tidssvarende Ordning end den nuværende. Den saaledes rejste Bevægelse fandt, selv om der var megen Uenighed om Enkeltheder, Tilslutning overalt i Sømandstanden; faktisk var der ingen Uenighed om en Revision, der tog Sigte paa disse to Hovedformaal: at tilvejebringe den nødvendige videregaaende Uddannelse for de Navigatører, der aspirerer til Førerposterne i de større Skibe, og paa en forstandig Maade at begrænse Kravene til det store Antal Navigatører, der sejler med mindre Skibe i kortere Fart. Og fornuftigvis kan der heller ingen

Meningsforskel være om Ønskeligheden af de i Forbindelse hermed rejste Krav: at der fastsættes Regler for Navigationslærernes Uddannelse, som jo særlig i den sidste Tid har vist sig at kunne have Mangler, man dog ikke havde tænkt sig Muligheden af, at der gives Navigationssskolerne en betrygget økonomisk Eksistens, og at der oprettes et Undervisningsraad, i hvilket Handelsmarinen repræsenteres. Disse Fordringer mødte imidlertid en haardnakket Modstand fra Navigationsvæsenets Ledelse og, hvad der synes endnu mærkeligere, fra flere af Navigationsskolerne. Det gjordes gældende, at vor Navigationsundervisning er god, som den er, og at man i det hele ikke ønskede Offentlighedens Indblanding i Spørgsmaal, der vedrører den. Skønt det skulde synes, at man i disse Spørgsmaal paa Forhaand maatte lægge særdeles megen Vægt paa de Meninger, der fremsattes fra Navigatørerne, mødtes Indlæg fra deres Side af Navigationsvæsenet med Afvisning eller med Tavshed. Vi har stedse her i Bladet gjort gældende, at vi fandt den Stilling, Navigationsvæsenets Ledelse saaledes indtog i denne Sag, urigtig. At den tillige har været uklog og unyttig, viser sig nu.

Thi derom er den nu nedsatte Kommission et Vidnesbyrd: at den offentlige Mening i vor Søfartsstand har vist sig stærk nok til at føre denne Sag frem imod Navigationsvæsenets Modstand. Vi lægger Vægt herpaa, fordi vi bør være, og ogsaa i det væsentlige er, naaet saa vidt, at naar Spørgsmaalet er om, hvilke Reformers der tiltrænges paa Søfartens Omraade, og i hvad Retning de bør gaa, saa bør Søfarten selv gennem sine Organisationer sige det afgørende Ord. Marineministeriet fortjener megen Anerkendelse, fordi det har forstaaet dette, og fordi det har efterkommet det almindelige Ønske om at faa de her omtalte vigtige Spørgsmaal taget op til Behandling. Den nedsatte Kommission synes os ved sin S sammensætning at give godt Haab om, at dens Arbejde vil bringe gode Resultater. Naturligvis vil et og andet her kunne indvendes; nogle vil finde enkelte Navne i Kommissionens Medlemsliste mindre nødvendige, andre vil savne Navne, der ikke er kommet med. Men i det store og hele maa de forskellige Interesser, der her er Tale om, siges at være fyldigt repræsenterede, og særlig Vægt lægger vi paa, at en Del af Kommissionens Medlemmer — i Modsætning til, hvad der var Tilfældet med den i 1886 nedsatte Kommission — sidder i den som valgte af Skibsfartens Organisationer, altsaa med et Mandat fra disse; dette gælder d'Hrr. H. A. Hansen, A. V. Knudsen, Julius Jensen og Torm, der er indstillede af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Man har herved Garanti for, at de Ansøkelser, der fra Skibsfartens Side er gjort gældende i denne Sag, vil komme til Orde i Kommissionen og finde Udtryk i dens Betænkning.

Vi ønsker den nedsatte Kommission Held til at løse sin Opgave, og haaber, at den maa naa til Resultater, der betegner en virkelig tilfredsstillende Løsning.

Indenrigsministeriet har beskikket følgende Synsmænd for Helsingør Købstad:

Havnemester Mortensen, Søkyndig. Inspektør ved Arbejds- og Fabriktilsynet Florentzen, Maskinkyndig. Maskinmester N. P. Nielsen, Maikinkyndig. Ingeniør Otterstrøm, Skibsbygningskyndig.

Hr. Hans Smith, Kronstadt, har sendt os den af ham aarligt udgivne Oversigt over Skibsfarten paa St. Petersborg og Kronstadt. Det fremgaar af denne, at Skibsfarten i 1903 aabnedes d. 18. April og sluttedes d. 2. December; den varede altsaa 228 Dage (198 Dage i 1902). Af de ankomne danske Skibe var 243 Dampere, repræsenterende 237,773 R.-T. (mod 233 med 227,315 R.-T. i 1902) og 67 Sejlskibe, repræsenterende 10,404 R.-T. (mod 41 med 6,015 R.-T. i 1902). Til danske Havne afgik 133 Skibe.

Fra Firmaet Radau & Co., Kronstadt, skrives der til os: Oversigten over Skibsfarten paa St. Petersborg og Kronstadt for 1903 udviser en Tilvækst af c. 60,000 Tons imod 1902. Med det store Opsving, som den danske Handelsflaade har taget i de sidste Aar, og den betydelige Rolle, som Danmark hidtil har spillet i den russiske Søfart, skulde man antage, at Danmark vilde deltage i denne Tonnagetilvækst med det største Kontingent. Det viser sig imidlertid, at Tyskerne har forøget deres Fart herpaa med over 40,000 Tons, og Danskerne med noget mindre end 15,000. Atter et lidet „Giv Agt!“ for Danmark.

Om Barkskibet Capella's Forlis skriver „Kysten“:

Grunden til Bark „Capella“ af Arendals Stranding er i Følge Meddelelse fra Vicekonsulen i Lemvig „vanskelig for ikke at sige umulig at angive“.

„Da Skibet“ skriver han, „fra Søen søgte Land, førtes der trods det herskende haarde Vejr Bramsejl med Vinden agter ind“.

„Denne Omstændighed tyder paa, at Søskade forelaa, sandsynligvis Paasejling, og at Skibet, som Lørdag Formiddag*) forlod Arendal, af den Grund maatte landsettes. Havde Skibet været helt og tæt, vilde det i den høje Sø være kommen ind over Revlen, mindre udsat for Sønderslagning end paa denne, og Skibet, der inden Bords var afstøttet ved sin Trælastladning, vilde, om det var forbleven staaende paa Revlen, have holdt sig helt, i hvert Fald i længere Tid, dersom oven Bords Beskadigelse til Skibets Svækkelse ikke havde foreligget.“

Da det ikke er usandsynligt, tilføjer Bladet, at „Capella“ kan have været udsat for en Kollision som af Konsulen i Lemvig antaget, offentliggøres ovenstaaende for det Tilfælde, at nogen skulde blive bekendt med, at Skibet er kommet eller kommer i Havn beskadiget, og dette kan tænkes at være en Følge af en Kollision med „Capella“.

Meddelelse herom eller om andre mulige Aarsager til Forliset, som kan skrive sig fra Uheld før Strandingen, bedes sendt til Søfartskontoret, Kristiania.

Dønvigs Redningsbøje forevistes i sidste Uge for en Kreds af indbudte paa Københavns Flydedoks Filial i Kalkbrænderihavnen af Opfinderen. Bøjen besaas med synlig Interesse af de til Stede værende, blandt hvilke bemærkedes flere af vore Redere, Navigationsdirektøren, Lærere og Elever fra Københavns Navigations-skole samt en Række Søofficerer.

Kaptajn H. P. Berg er indtraadt i det nydannede vestindiske Kompagnis Tjeneste som Fører af Dampskibet „St. Croix“, der i disse Dage afgaar herfra til St. Thomas og Mellemerika. Kaptajn Berg fratræder

*) „Capella“ strandede Søndag d. 22. Novbr. 1903 Kl. 8 Aften, altsaa Dagen efter at den var gaaet ud fra Arendal. Vinden havde været nordvestlig.

derfor sin Stilling som nautisk Redaktør af „Dansk Søfartstidende“. Omstaaende vil findes Bekendtgørelse fra Bestyrelsen for det Aktieselskab, der ejer Bladet, om at Stillingen som dets nautiske Medarbejder vil være at besætte fra d. 1. April d. A., og at Ansøgninger indgives til Bestyrelsen inden d. 1. Marts d. A.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Indførelse af Stormvarselstjeneste i Danmark.

Til Folketingets Finansudvalg er fra Marineministeriet indgaaet nedenstaaende Skrivelse, som vi gengiver med enkelte Forkortelser. Det i Skrivelsen indeholdte Forslag er tiltraadt af Finansudvalget og kan efter al Sandsynlighed ventes gennemført.

Den orkanagtige Storm, som hjemstogte en stor Del af Danmark Natten mellem den 25. og 26. December 1902, mange Steder med ødelæggende Virkninger, opstod saa hurtigt, at det meteorologiske Instituts daglige Vejrberetning ikke forud kunde give nogen Meddelelse derom. Under en udvidet Ordning af Institutts Vejrtjeneste, i Forbindelse med et Stormvarselssystem, vilde Befolkningen derimod muligvis i Tide været advaret og megen Skade undgaaet. — Vel var den omhandlede Storm, hvad Styrkegrad angaar, ganske usædvanlig her hjemme; men da atmosfæriske Forstyrrelser af lignende Art — om end af langt mindre Voldsomhed — er hyppige over Danmark, vilde det utvivlsomt være af Betydning, særlig for den søfarende og agerdyrkende Del af Befolkningen, i Tide at kunne forberedes paa saadanne Vejrforandringer. — Skibe og Baade vilde kunne bringes i Sikkerhed eller hindres i at gaa ud, Stakke sikres mod at spredes, Bygningers Vinduer, Døre og Lemme gøres forsvarlig fast o. s. v. — Ministeriet har derfor fundet sig beføjet til at undersøge Betimeligheden af her hjemme at indføre en Stormvarselstjeneste i Lighed med, hvad der finder Sted i de fleste andre Lande, og man har i Anledning heraf ved en udsendt Kommission søgt Oplysninger om de paagældende Foranstaltninger ved nogle udenlandske Institutter (særlig Deutsche Seewarte i Hamburg og det hollandske meteorologiske Institut ved Utrecht). Paa Grundlag af det oplyste og efter nøje Overvejelse af, hvad der kan anføres angaaende en Udvidelse af den under det meteorologiske Institut sorterende Vejrtjeneste, med særligt Hensyn til Afgivelsen af Stormvarsler, skal man fremsætte nedenstaaende Udtalelser, idet man skal tilføje, at Ministeriet, efter at det allerede havde sat sig i Bevægelse angaaende denne Sag, har modtaget Hensstillinger — fra „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ og fra „Foreningen af jydsk Landboforeninger“ — om at søge indført en Stormvarselsordning, hvorved Meddelelser om kommende Storme kunde afgives saa hurtigt som muligt og opnaa den størst mulige Udbredelse.

Man skal herefter først gøre opmærksom paa, at Stormvarsler her som andet Steds i Følge Forholdenes

Natur ofte vil berede Befolkningen Skuffelser. Efter Oplysninger fra en femaarig Periode fra det meteorologiske Institut i St. Petersborg har saaledes 16 pCt. af de i nævnte Tidsrum indtrufne Storme ikke været varslede paa Grund af en overordentlig pludselig Optraeden.

En anden Omstændighed, der ligeledes let vil kunne fremkalde Misnøje med et Stormvarselsystem, er den, at Storm for Søfartens Skyld bør varsles — og Varslet anses for at være lykkedes („Træffer“) — naar Stormen blot optraeder i en vis Afstand fra Landet, uden at dette er blevet ramt af Stormen.

Endvidere skal man henlede Opmærksomheden paa, at intet meteorologisk Institut varsler eller kan varsle Stormens Styrkegrad, lige saa lidt som der kan udsiges noget om det Højvande, der ofte ledsager en Storm, og som kan tilføje større Skade paa Fartøjer, Fiskeredskaber og Havne end selve Stormen.

Hvorledes man paa de Steder i Udlandet, hvor Stormvarsler gives, opfatter Betydningen af disse, ses af følgende Bemærkning i de franske Sejlansvisninger, vedrørende Stormsignalerne: „Det maa vel forstaaes“ — hedder det — „at disse Signaler ikke forudsiger Vejret eller den kommende Vind. De gives kun for at underrette de søfarende om, at der findes en atmosfærisk Forstyrrelse i mindre end 50 Kvartmils Afstand fra det Sted, hvor Signalet er hejst, og at lade dem vide, hvilken Vind de sandsynligvis kan vente. Den sande Betydning af disse Signaler er altsaa denne: Tag Eder i Vare for det urolige Vej, der kan naa det Sted, hvor I er.“

At Storme kan varsles, grunder sig paa, at man ved telegrafiske Meddelelser kan paavise Tilstedeværelsen af en Storm, ofte i stor Afstand. Om Stormcentret nærmer sig Landet, er altid mere eller mindre usikkert; men er Tilstedeværelsen af en Storm godtgjort, da kan man bestemme, om Stormen nærmer eller fjerner sig, ved Observationer af Lufttryk, Vindens Retning og Hastighed, samt ved telegrafiske Meddelelser.

Langt vanskeligere er Sagen, naar Stormen opstaar i selve Landet eller umiddelbart udenfor dets Kyster. Det beror derfor meget paa et Lands Beliggenhed, hvor stort et Procentantal af „Træffere“, der kan ventes at indtræffe af de varslede Storme, og hvor faa Storme der indtræder uden at være varslede. I saa Henseende er f. Eks. Holland gunstigt stillet.

Er et Lands Beliggenhed derimod en saadan, at det ligger i Nærheden af et Sted, hvor Storme ofte fødes, bliver Forholdene med Hensyn til deres Varsling langt vanskeligere. Dette er desværre i særlig Grad Tilfældet for Danmarks Vedkommende. Saavel de fra dansk Side gjorte Undersøgelser som de af fremmede Meteorologer udførte viser, at Farvandene omkring Danmark og da særlig Skagerrak maa betragtes som Arnestedet for mange af de Storme, der hænger vort Land. Paa Grundlag af Kaptajn Hoffmeyers synoptiske Vejrkort har saaledes Professor Køppen i Hamburg paavist, at der i Skagerrak og derfra mod Øst ind over Sverrig findes et Areal, hvor barometriske Minima, o: Stormcentre, optraeder særlig hyppigt. Disse Minima er her ofte stationære, ja bliver endog hyppigt retrograde o: bevæger sig mod Vest — i Modsætning til den sædvanlige Retning. Her forekommer ogsaa hyppigt sekundære Lavtryk — Stormcentre, der danner sig uden om et længere borte værende, dybere barometrisk Minimum.

Trods den Usikkerhed, der, som anført, er forbunden med Stormvarsling, og trods de, paa Grund af visse Ejendommeligheder ved Vejrforholdene, særlig vanskelige Forhold her i Landet, kan der dog muligvis være Anledning til ogsaa her hjemme at indføre et Stormvarselsystem, særlig fordi dette forudsætter en samtidig Udvidelse af den nuværende Vejrtjeneste, og fordi en saadan Udvidelse maa anses for særdeles ønskelig og af stor Betydning for Befolkningen, som derved daglig hyppigere end nu og mere udtømmende vil faa telegra-

fiske Oplysninger om Vejrforholdene og derved sættes i Stand til bedre at dømme om Udsigten til Forandringer i den atmosfæriske Situation, derunder Sandsynligheden for, at en telegrafisk meldt Storm kan ventes at nærme sig hertil. — Vejrtjenesten ved det meteorologiske Institut i København er for Tiden ordnet paa følgende Maade: 1 Gang daglig, hver Formiddag ca. Kl. 10, udarbejdes, efter de indkomne Morgentelegrammer fra meteorologiske Stationer i Ind- og Udland, et Vejrkort, der viser den meteorologiske Situation Kl. 8 Morgen over Danmark og en Del af det øvrige Evropa, i Forbindelse med en kortfattet „Vejrberetning“ med tilføjet Oplysning om Vejrudsigterne for Danmark i den nærmeste Fremtid (ca. 1 Døgn). Denne Beretning telegraferes til alle Stats-telegrafstationer og opslaaes der. Endvidere hektograferes Vejrkortet med Beretning og fordeles til forskellige Abonnenter og Institutioner, dog væsentlig kun i Hovedstaden. Paa samme Maade fordeles en noget senere udarbejdet udførlig Tabel over samtlige meteorologiske Forhold paa et betydeligt Antal danske og udenlandske Stationer. I Sommermaanederne udsendes yderligere en Eftermiddagsberetning. — Under en eventuel udvidet Vejrtjeneste vil der ved det meteorologiske Institut 2 à 3 Gange daglig modtages og udsendes telegrafiske Vejrmeddelelser. Den første og fyldigste daglige Prognose vil blive udsendt saa tidligt som muligt, antagelig omtrent Kl. 10 Formiddag. Denne Vejrberetning bør, naar Omstændighederne fordrer det, gøres fyldigere end den, der nu daglig udsendes, hvis Indhold ofte er for begrænset, da Depechen ikke maa overskride 30 Ord. Der vil derhos blive forsøgt anvendt en Telegraferingsmaade, der gør det muligt for Modtageren at indlægge de telegraferede Vejrmeddelelser paa en Kortblanket og derved faa en lignende Oversigt over Vejrforholdene som den, der nu daglig meddeles paa det af Institutet tegnede Vejrkort. Paa Kortblanketterne findes afsat 21 Steder, fordelte lige- ligt over det Areal, Kortet fremstiller; efter de til Institutet indkomne Depecher bestemmer dette Barometerstand, Vindens Retning og Styrke, Temperatur og Vejr- lig (Skydække, Nedslag o. s. v.) paa hvert af disse 21 Steder. Herefter udsender Institutet Telegram til Stationerne, hvor Kortene skal tegnes. Telegrammet bestaar af 21 Grupper, hver indeholdende 5 Bogstaver, hvoraf det første giver Barometerstand, det andet Vindretning, det tredje Kulingsgrad, det fjerde Temperatur og det femte Vejrtilstand; disse 5 Elementer vil uden Vanskelighed kunde indtegnes paa Kortet for hvert af de 21 markerede Steder, og man har da en god Oversigt over den meteorologiske Situation paa det Areal, Kortet omfatter. En Eftermiddagsmelding fra Institutet vil dernæst vise, hvorledes Forholdene har forandret sig fra om Morgenen, og man vil saaledes være i Stand til at bedømme, om en Storm, der viste sig paa Morgenkortet, er rykket nærmere eller fjernere, og om ny atmosfærisk Forstyrrelser har dannet sig. Hvis en Storm nærmer sig, vil et telegrafisk Stormvarsel fra meteorologisk Institut, i Forbindelse med senere Vejrdepecher samt Observationer af Forholdene paa Stedet, fuldstændiggøre, hvad der overhovedet kan foretages for at sætte alle, der interesserer sig derfor, ind i den meteorologiske Situation: De paa Stationerne tegnede Vejrkort viser, hvor en atmosfærisk Forstyrrelse findes, de senere Depecher angiver, hvorvidt de meteorologiske Forhold har forværret eller forbedret sig. Disse Data i Forbindelse med Iagttagelsen af Barometrets Gang, Vindens Retning og Styrke o. s. v. vil da i Reglen være tilstrækkelig til at bedømme Forholdenes videre Udvikling. Men da Tegningen af saadanne Vejr- kort er noget nyt her hjemme, vil det formentlig være heldigt først at prøve Systemet paa enkelte større Stationer, f. Eks. større Havnestæder, hvor der lettest findes Personer, der kan indlægge Vejrmeddelelser paa et saadant Kort, som derefter opslaaes paa et for alle tilgængeligt Sted. — En saaledes udvidet og forbedret Vejrtjeneste — nærmest svarende til den i Tyskland

gældende Ordning — maa, som bemærket, danne Grundlaget for den egentlige Stormvarsling og for den rette Forstaaelse af de givne Varsler.

Hvad selve Stormvarselsystemet angaar, da fremtræder dette i sin enkleste Form i Holland, hvor man indskrænker sig til, efter — efter Telegram fra fra vedkommende Institut — at hejse Stormsignal — en Ballon eller Kegle paa en Mast — uden Opgivelse af de Forhold, der har foranlediget Signalet. I sin mest udviklede Form er Stormsignaliseringen organiseret i Tyskland, hvor det højste Signal angiver, at der inden for en vis Afstand fra Stedet findes en atmosfærisk Forstyrrelse, og at man derfor bør gaa hen til den opslaaede telegrafiske Meddelelse for at se, hvorfra Faren truer og i dette Øjemed gøre sine Iagttagelser til Bedømmelse af Situationen. Dette System, der som Forudsætning kræver en udvidet Vejrtjenesteordning, gaa ud paa at oplære Befolkningen til selv at forstaa, hvor Faren ligger, og den giver den de dertil fornødne Midler i Hænde i daglige Vejrbetragninger, Vejrkort og Instrumenter. I Tyskland er der endvidere paa flere Steder ved Kysterne, i Forbindelse med Stormvarslerne, oprettet Semaforstationer, ved hvilke der til Stadighed vises Vindens Retning og Styrkegrad ved den nærmeste Station paa hver Side, hvorved forbisejlende Skibe kan holdes underrettede om Vejrforholdene paa deres Rute.

Hollands ovenfor berørte gunstigere Beliggenhed gør det muligt, at man der kan nøjes med det simplere System, hvorefter det højste Signal udelukkende er beregnet paa direkte at kunne udnyttes af Befolkningen. Derimod vil det af det tidligere bemærkede fremgaa, at Danmarks særegne Vejrforhold medfører, at dette System her formodentlig kun paa enkelte Steder kan finde Anvendelse, og da kun saaledes, at der ved Siden af Stormvarselsmasten anbringes en Semafor. Et hertil egnet Sted er Skagen, hvor bl. a. de forbisejlende Skibe ved Semaforen kan underrettes om Vindens Retning og Styrke ved Hanstholm og Anholt; ved Helsingør findes allerede nu en Slags Semafor, anbragt paa Lods- og Karantænehuset, visende Vindsignaler for Anholt. Iøvrigt maa man, som antydtes, her hjemme foretrække et System i Lighed med det tyske, og Systemet maa, inden der kan være Tale om en almindeligere Gennemførelse deraf, prøves ved Oprettelse i de vigtigste Havnestæder af Stationer. Man tænker sig herefter oprettet saadanne Stationer i følgende 7 Byer: Esbjerg, Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Odense, Helsingør og Kjøbenhavn.

Det meteorologiske Instituts Observationer vil her ved i forøget Grad komme store og omfattende Samfundslag til Gode, foreløbig dog fortrinsvis Skibsfarten og Fiskeriet.

Enkelt Skib overfor Eskadre.

Ovennævnte Spørgsmaal blev i sin Tid meget drøftet i forskellige Landes Søfartsorganer, ogsaa i „Dansk Søfartstidende“, der i Sommeren 1900 indeholdt forskellige Artikler herom. Grunden til Spørgsmalets Behandling den Gang var en af den engelske Appelret afsagt Dom i Sagen East Lothian mod Sanspareil, hvor East Lothian under Bugsering var kommet i Nærheden af en større engelsk Eskadre og var blevet rendt ned af et til Eskadren hørende Skib. Admiralitetsretten dømte Krigsskibet skyldig og fandt ikke, at der for East Lothian havde været nogen Forpligtelse til, eller nogen Rimelighed for, at fravige de internationale Søvejs-

regler, i Følge hvilke den, som den gjorde, skulde holde sin Kurs. Dommen appelleredes, og der gjordes under Appellen gældende, at en Flaadeafdeling var en Helhed, paa hvilken de almindelige Regler for enkelte Skibe med hinanden krydsende Kurser ikke kunde finde Anvendelse. Art. 27 i de internationale Søvejsregler om Fravigelse af de almindelige Regler i Tilfælde af særegne Omstændigheder maatte derimod finde Anvendelse paa East Lothian, der burde have fraveget sin Kurs. Appelretten dømte nu ganske vist ogsaa Krigsskibet, men udtalte om East Lothians Sejlads, at denne var utilbørlig; da der imidlertid ikke derved var sket Overtrædelse af nogen bestemt Lov, blev Skyldspørgsmaalet afgjort efter, om det skadegørende Skib, Sanspareil, ved almindelig Omhu og Agtpaagivenhed kunde have undgaaet Ulykken; dette maatte besvares bekræftende, og Sanspareil blev derfor kendt skyldig. Efter denne Appelretsdom, hvis Motivering blev meget kritiseret i den engelske Søfartspresse, fremkom der en Meddelelse fra Board of Trade, hvori Skibsrederes og Skibsføreres Opmærksomhed blev henledet paa den faldne Dom, og hvori de advaredes imod den Fare, der kunde opstaa ved, at enkelte Skibe nærmede sig Eskadrer. Denne Board of Trades Advarsel gav Anledning til forskellige, til Dels skarpe Angreb, idet man rundt om i Søfartspressen hævdede, at den givne Advarsel aldeles ikke var paa sin Plads, idet Tilsynekomsten af en Eskadre af Krigsskibe ikke skulde kunne have den Virkning, at et Handelsskib derfor skulde handle mod de internationale Søvejsregler og i Strid med disse vige ud af Kurs.

Spørgsmaalet er nu atter blevet bragt frem og er blevet gjort til Genstand for en ledende Artikel i „Sh. Gazette“ for d. 29. Decbr. f. A. Grunden til Spørgsmalets Fremdragelse paany er en nylig afsagt Admiralitetsretsdom i en Sag, der af Damperen Ruperra var anlagt mod den vagthavende Officer paa det engelske Krigsskib Melampus.

Vi gengiver i det følgende Hovedpunkterne af Sh. Gazettes Artikel. Under Sagen drejede det sig navnlig om, hvorvidt Ruperra havde holdt sin Kurs eller ej; og det er værd at lægge Mærke til, at Admiralitetsretten ikke som Appelretten i Sanspareil Sagen udtaler noget som helst om, at Handelsskibet burde holde af Vejen for en Eskadre af Krigsskibe. Melampus hørte til en lille, af 3 Skibe bestaaende Afdeling, der styrede ned ad Kanalen, Europa forrest med Sappho i 6 Kabellængders Afstand fra Bagbords Bov og Melampus i 3 Kabellængders Afstand agten for Europa. Ruperra havde en Kurs af SV. $\frac{1}{4}$ S., og Eskadrens Kurs var V. til N. Ruperra havde Eskadren omtrent paa Bagbords Bov, og Eskadren havde Ruperra 4 Streger paa Styrbords Bov. Efter de internationale Søvejsreglers Bestemmelse skulde Europa og Melampus være pligtige at gaa af Vejen for Ruperra, der skulde holde sin Kurs. Disse Søvejsregler er nu ikke i og for sig gældende for de engelske Krigsskibe; men der findes Eksemplarer til Brug for Marinen, og dennes Officerer ventes at handle i Overensstemmelse med Reglerne. Det synes ogsaa i dette Tilfælde, som om Krigsskibene har villet rette sig efter Reglerne og gaa af Vejen. Europa lagde Roret Styrbord og forøgede Farten for at gaa for om Ruperra; da dette Skibs Lanterner trak sig agterover, lagdes Roret Bagbord og Europa fortsatte sin tidligere Kurs; det lykkedes Europa at komme for om Ruperra, men dette mislykkedes for Melampus; dette Skib fulgte i Europas Køl vand og lagde Roret Styrbord og Bagbord ligesom Europa; men forinden den var kommet tilbage til sin tidligere Kurs, saas Ruperras røde Lanterne tæt paa Styrbords Bov. Situationen var nu kritisk, og da man paa Melampus indsaa, at man ikke kunde gaa agten om Ruperra, lagde man Roret haardt Styrbord og gik fuld Kraft frem; Sammenstødet blev dog ikke undgaaet, og Melampus ramte med sin Vædder Ruperras Bagbords Side, saa at dette Skib kort

efter sank. Under Sagen gjorde man gældende mod Ruperra, at dette Skib havde givet Styrbords Ror for at forsøge at gaa imellem de to Krigsskibe, men dette blev bestemt benægtet af Ruperras Besætning, og Dommeren antog deres Forklaring for rigtig. Det er imidlertid ogsaa ganske let at forstaa Sammenstødet under Forudsætning af, at Ruperra holdt sin Kurs; det var allerede for Europa en farlig Manøvre at give Styrbords Ror og gaa foran en Damp, der havde kun 4 Streger paa Styrbords Bov, og Dommeren fandt ogsaa, at Europa burde være gaaet agten om Ruperra. Naar dernæst Melampus, der var 3 Kabellængder agten for Europa, fulgte lige i dennes Køl vand og gjorde samme Manøvre, da var det netop egnet til at bevirke et Sammenstød.

Denne Sag viser tydelig Faren ved at Krigsskibe gaar i tæt Formation eller lignende, hvilket bringer baade Krigsskibenes egne Officerer og de mødende Skibes Officerer i vanskelige Situationer. Hvad Krigsskibets Officerer angaar, da har han to forskellige Pligter, han skal holde Formationen og holde klar af det mødende Skib, og Koffardimanden vil i Tilfælde, hvor han efter Reglerne skal holde sin Kurs, let blive nervøs og ængstelig for at gøre dette, naar han tænker paa Faren ved at nærme sig en Eskadre.

„Sh. Gazette“ fremdrager dernæst denne Sags Lighed med East Lothian—Sanspareil Sagen og omtaler den ovenfor berørte mærkelige Appelretsdom, der paa den ene Side ikke gav Eskadren en særlig Ret til at holde Kurs altid, men paa den anden Side udtalte, at Handelsskibet skulde have holdt af Vejen.

I Modsætning hertil synes Admiralitetetsretten i Melampus Sagen, ved Siden af ikke at have anerkendt Eskadrens Ret til frit at holde Kurs, heller ikke at have ment, at Ruperra skulde være vejet til Side for Melampus.

Literatur.

Den islandske Lods, udgivet af Det kongelige Søkort-Arkiv. Kjøbenhavn 1903. Anden Udgave (161 Sider).

Man maa være vor Orlogsmarine taknemlig for den Ihærdighed, hvormed den — trods de forholdsvis knappe Midler, der har været til Raadighed — har arbejdet paa at skaffe paalidelige Sejlansvisninger og Søkort over de islandske Farvande.

Det foreliggende Værk udkom første Gang i 1898 og dannede Afløser for Løvenørns: „Beskrivelse over den islandske Kyst og de derværende Havne“, der udkom i den første Fjerdedel af sidste Aarhundrede, og som, navnlig inden Handelens Frigivelse, skal have gjort god Fyldest. Den nu udkomne anden Udgave er, som Søkort-Arkivet selv meddeler, for saa vidt kommet for tidlig, som det egentlig ikke var Hensigten at bringe noget nyt frem, før Opmaalingerne paa selve Landet, og de deraf til Dels afhængige Sjøopmaaling, var gjort færdige, men Udgivelsen var nødvendig, idet første Udgave allerede nu var fuldstændig udsolgt, og naar altsaa ogsaa dette Arbejde paa flere Punkter eventuelt maatte vise sig noget mangelfuldt, saa kan dette ikke med Rette bebrejdes Søkort-Arkivet. Forhaabentlig vil dog denne Udgave ikke mere end højst nødvendigt forhale Fremkomsten af det Arbejde, der med Tiden maa komme til at foreligge som Resultat af de „tilendebagte“ Opmaaling. Resultaterne af de siden 1898 foretagne Undersøgelser er selvfølgelig taget med i denne Udgave, saa-

ledes: Opmaaling af Ø.-Kysten fra Langanes til Vestrahorn, S.-Kysten fra Portland til Reykjanes og derfra et Stykke af V.-Kysten til ind i Faxaflói, og N.-Kysten fra Kap-Nord til Grimsey; endvidere spredte Undersøgelser af de øvrige Strækninger samt *last not least* et betydeligt Materiale til Bedømmelse af Ebbe og Flod og Strømforhold omkring Øen.

Blandt det ny, der er kommet til, finder vi en Tabel over Afstande (korteste Ruter) mellem de vigtigste Havne og Anløbssteder, en Tilføjelse, der vistnok ikke er uden Betydning, men som dog havde været lidt lettere overskuelig, saafremt det blot med et Par Linjer havde været angivet, hvorledes Tabellen skal benyttes.

Bogen, der er særdeles smukt udstyret, vil sikker være en værdifuld Vejleder ved Besejlingen af de islandske Farvande, navnlig i Forbindelse med de ny Søkort, der har dannet Hovedformaalet for Opmaalingerne, og som navnlig skal give ny og forhaabentlig paalidelige Oplysninger med Hensyn til Dybdeforholdene*) i de aabne Hav og paa Bankerne omkring Øen.

Det vil sikkert glæde alle, der interesserer sig for Maskinteknik, at erfare, at „Tidsskrift for Maskinvæsen“, der udgives af Maskinmestrenes Forening og redigeres af Hr. A. J. Berg, nævnte Forenings Formand, nu fra Nytaar har indført en Reform, som i ikke ringe Grad maa siges at være i Læsernes Interesse. For Fremtiden udgaar nemlig Bladet udelukkende som teknisk Maanedsskrift, medens Foreningsmeddelelser, hvoraf det tidligere indeholdt en Del, særskilt vil blive tilstillet Medlemmerne en Gang om Maaneden.

„Tidsskrift for Maskinvæsen“, der giver en nem og tillige billig Adgang til at holde sig å jour med, hvad der fremkommer paa dette Omraade, vil vistnok have en smuk Fremtid for sig, bl. a. af den Grund, at det ikke ensidigt holder sig til den Gren alene af Maskinvæsenet, der repræsenteres af Skibsmaskinen.

Paa Indenrigsministeriets Foranstaltning er hos Universitetsboghandler Gad udkommet den i Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. omtalte Deviationsbog. Angaaende Førelsen af denne Deviationsbog skal vi efter Ministeriets Bekendtgørelse desangaaende anføre følgende:

„Deviationsbogen føres af Skibsføreren eller under hans Tilsyn og Medansvar af Styrmanden“.

„Paa en af dens første Sider anføres Hovedkompassets Art og Plads i Skibet, hvilke Kompensationsmidler, der er anvendte, og hvilke Forandringer, der paa Rejsen foretages ved disses Anbringelse; endvidere indføres i Forbindelse hermed alt, hvad der har Betydning for Hovedkompassets Deviation.“

Bogen føres iøvrigt i to Afdelinger.

I første Afdeling indføres de Deviationstabeller, Styretabeller, eller Deviationskurver for Hovedkompasset, der er fundne ved en fuldstændig Deviationsundersøgelse (Svajning af Skibet). Fremdeles anføres Aar og Datum for Undersøgelsen, samt hvor og af hvem den er foretaget. Findes der et elektrisk Anlæg om Bord, skal Deviationsundersøgelse finde Sted, saavel medens Anlægget er i Brug, som medens det ikke er det. Bemærkning herom tilføres Deviationsbogen.

I Bogens anden Afdeling indføres alle de uden særlig Svajning anstillede Observationer til Undersøgelse af eller Kontrol med Deviationen paa enkelte Kurser.

*) Paalideligheden af det Loddeapparat, der vistnok i meget stor Udstrækning er bleven anvendt ved disse Undersøgelser, er imidlertid i den sidste Tid bleven draget stærkt i Tvivl fra flere Sider.

For hver Observation anføres Aar, Datum og omtrentligt Klokketæt samt Stedet for dens Foretagelse, fremdeles Skibets Krængning og om muligt dets Styrlastighed, devierende styret Kurs og Deviation samt iøvrigt saa mange Data, at Deviationen kan efterregnes."

Bogen er smukt udstyret og i det væsentlige praktisk indrettet; det er saaledes utvivlsomt en Fordel, at Deviationskurverne direkte kan indtegnes i Bogen, og ligeledes at Kurvepapiret er inddelt efter saavel Streger som Grader, samtidig med at Tydeligheden fuldstændig er opretholdt ved, at de to Systemer er mærket med forskellig Farve. Ogsaa maa det anses som fuldt berettiget, at der lige overfor Kurvepapiret er indrettet Skema til saavel Deviationstabel som Styretabel — navnlig den sidste finder væsentligst sin Anvendelse i Dampskibe, hvor Kursen i de fleste Tilfælde kan sættes uden Hensyn til Vejr og Vind. Vi gaar imidlertid ud fra, at Skibsføreren har frit Valg mellem Deviationstabel, Styretabel og Deviationskurve, saaledes at han, f. Eks., udmærket godt kan holde sig til den sidste alene.

Den Form, som Skemaet til Styretabellen har faaet, afviger dog en Del fra, hvad der bruges i de allerfleste saavel danske som udenlandske Dampere. Medens nemlig den almindelig brugte Form er følgende: Misv. styr. Kurs; Styr; Deviation; (hvor der under sidste Rubrik staar Optegnelser som f. Eks. 3° nordligere, 1/2 Streg østligere o. s. v.), har Deviationsbogen Rubrikkerne: Misv. styr. Kurs; Dev. styr. Kurs; Deviation. Vi foretrækker af disse to Former ubetinget den første, da den i Virkeligheden er nok saa overskuelig. Forhaabentlig vil imidlertid Skibsførerne i saa underordnede Spørgsmaal faa nogenlunde fri Hænder til at indrette sig paa den Maade, der forekommer den enkelte mest praktisk, saa længe Hovedfordringerne overholdes. En noget lignende Betragtning kunde gøres gældende overfor det Faktum, at der intet Steds er indrettet Rubrikker til f. Eks. Deviationskoefficienter, idet der heri formentlig ikke kan ligge, at slikt ikke bør indføres i Deviationsbogen.

At det virkelig har været Ministeriets Mening at indrømme Detailforskrifterne nogen Elasticitet, derpaa turde maaske den sidste Bestemmelse i ovennævnte Bekendtgørelse tyde: „I Skibe, i hvilke Dagbog føres (jfr. Sølovens § 35), kan Dagbogen tillige tjene som Deviationsbog under lagttagelse af foranstaaende Bestemmelser, saaledes at Resultaterne m. v. af de fuldstændige Deviationsundersøgelser indføres foran i Dagbogen, og Kontrolobservationer sammen med de øvrige daglige Optegnelser.“

Sluttelig skal vi omtale den Bestemmelse i Ministeriets Bekendtgørelse, at Deviationsbogen føres af Skibsføreren eller under hans Tilsyn og Medansvar af Styrmændene. Her opstaar nemlig en Vanskelighed, idet vistnok de allerfleste Dampere nu om Stunder lader deres Kompaskorrigerer og dermed hørende Deviationsundersøgelse foretage af Kompaskorrektør fra Land, hvorved det Spørgsmaal opstaar, om ikke Deviationsbogen i saadanne Tilfælde kan føres af Kompaskorrektøren under Skibsførerens Tilsyn og Ansvar. En saadan Ordning vilde dog vistnok være den mest betryggende for alle Parter.

Fra Det kgl. Søkortarkiv er udgaaet Fortegnelse over Fyr og Taagesignalstationer i Kongeriget Danmark med Bilande, afsluttet d. 1. Januar 1904. Denne Bog er vel kendt af vore Søfarende, og dens mange, nyttige Oplysninger i Forbindelse med den særdeles lave Pris gør den selvskreven til at være om Bord i alle danske Skibe. Vi anbefaler denne Ud gave, som vi har anbefalet dens Forgængere, til den største Udbredelse blandt vore Navigatører.

Rorkommandoen i Tyskland.

I Henhold til en kejserlig tysk Forordning af 18. Oktober 1903 er fra d. 1. April 1904 Benyttelsen af Kommandoen „Styrbord“ og „Bagbord“ i den nu almindelige Betydning forbudt, og fra 1. April 1905 er enhver anden Rorkommando end „Styrbord“ og „Bagbord“, saaledes som disse Betegnelser bruges i den tyske Marine, forbudt paa tyske Skibe. Overtrædelse af Forbudet straffes med Bøder af indtil 1500 Mark eller i Mangel af Betaling med Fængsel.

Denne Forordning, der er kommet ganske uventet og overraskende, har selvfølgelig vakt betydeligt Røre i tyske Søfartskredse, og „Neue Hamburgische Börsenhalle“ har i den Anledning henvendt sig til Dr. Paul Ehlers, for af ham at faa en juridisk Betragtning af nævnte Forordning og dens Virkning. I to Artikler i Börsen-Halle omtaler nu Dr. Ehlers den kejserlige Forordning af 18. Oktober 1903 og han kommer til det Resultat, at nævnte Forordning ikke er givet paa retsgyldig Maade. Først omtaler han, at Forordningen, der skal gælde alle tyske Skibe, herved overskrider Grænserne for det Omraade, hvorfor Tyskland kan give og haandhæve Love, idet tyske Skibe indenfor et fremmed Lands Søterritorium (3 Mil fra Kysten) er undergivne det fremmede Lands Love.

Ganske uløselige Vanskeligheder vil den ny Forordning berede den tyske Skibsfører, hvis England enten skulde paalægge sine, ofte uden for 3 Mile Grænsen fungerende Lodser at bruge den gamle Rorkommando under Straf af Afsættelse, eller skulde indføre Straf for Brug af al anden Rorkommando end den gamle i sin Kyst- eller Flodfart, selv for fremmede Skibe.

Dr. Ehlers gaar dernæst over til at undersøge Berettigelsen til at give en Bestemmelse som den omhandlede i Form af en kejserlig Forordning, altsaa uden Medvirken af Folkerepresentationen, og han kommer til det Resultat, at en saadan Berettigelse ikke findes. Kejseren har ingen Ret til at give Forordninger, der efter deres Indhold i Virkeligheden er Love; derimod kan der i enkelte Tilfælde gives eller overlades Kejseren en saadan Ret. En Forudsætning om en saadan Overdragelse af Lovgivningsret findes i den tyske Straffelovs § 145, der bestemmer Straf for Overtrædelse af de af Kejseren til Forhindring af Sammenstød mellem Skibe givne Forordninger; men hermed sigtes alene til de internationale Søvejsregler, idet man vilde sætte Kejseren i Stand til ad Forordningsvejen at gøre de internationale Vedtagelser gældende for Tyskland. Kun naar der foreinden foreligger internationale Vedtagelser, er der Mening i at give Kejseren Ret til at gøre disse Vedtagelser til Lov for Tyskland, men udenfor disse Tilfælde har Kejseren ikke denne Ret, og den ny Forordning om Rorkommandoen kan derfor ikke siges at være retsgyldig. Imidlertid gælder den, indtil Domstolene har erklæret den for ugyldig, men en Retsafgørelse vil sikkert blive fremkaldt saa snart som mulig efter Forordningens Ikrafttræden; indtil da vil imidlertid enhver, der overtræder Forordningen, gøre dette paa eget Ansvar, og maa, hvor vanskelig i Virkeligheden Efterkommelsen er, selv bære Skaden for Unladeligheden af at efterkomme Bestemmelsen.

Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Om dette brændende Spørgsmaal finder vi i „Der Küstenschiffer“, der betegner sig selv som „officielles Organ des Verbandes deutscher Küstenschiffer“, en le-

dende Artikel, som vi paa Grund af Sagens Interesse i det væsentlige skal gengive.

Efter først at have gjort Rede for den Uretfærdighed, som Vægtgarantien faktisk betegner, skriver Bladet:

„Fortjenesten for først og paa energisk Maade at være gaaet til Værks mod dette Misbrug tilkommer de danske Skibsførere og Redere, der har sluttet sig sammen under Navn af Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Det var nemlig disse, der fra første Færd, under en Mulkt af indtil 100 Kr., gensidig forpligtede sig til ikke at undertegne noget Certeparti, i Følge hvilket der forlangtes Garanti af Skibsføreren for den indladede Vægt, og ikke at slutte nogen Fragt, der forudsatte denne Garanti. Denne Forpligtelse skulde træde i Kraft, saa snart de store tyske og muligvis ogsaa svenske Reder- og Skibsførerforeninger, der med deres Skibe besejler Østersøhavnene, var blevet enige om og havde offentliggjort lignende Foranstaltninger.

Som Følge af de danske Kollegers Eksempel beskæftigede nu ogsaa de tyske Skibsførere sig med denne Sag. Navnlig opfordrede Skipperforeningen i Barth, hvis Medlemmer utvivlsomt led mest under Vægtgarantien, til at slutte sig til den fra dansk Side rejste Bevægelse. De tyske Kystskippers Forening gjorde da opmærksom paa Nødvendigheden af, at denne Byrde blev ophævet ved en fælles Optræden af alle de i Sagen interesserede, og samtidig blev der tilstillet Medlemmerne Spørgeskemaer for at faa fastslaaet, hvorledes disse stillede sig til Sagen. Disse Spørgeskemaer er desværre for manges Vedkommende endnu ikke kommet tilbage i udfyldt Stand, men alligevel kan det fastslaaes, at den tyske Kystskipperstand absolut holder paa en Ophævelse af Vægtgarantien. Det er værd at lægge Mærke til, at det Eksempel, der er vist fra Barth og fra dansk Side, allerede har haft til Følge, at der i nogle Havne, som f. Eks. Stralsund, Greifswald, Wismar, Rostock, Barth, Kolberg og Stolpemünde, ikke længer undertegnes paa indladet Vægt. En samlet Optræden af tyske og danske Skibsførere i dette Spørgsmaal vilde sandsynligvis føre til, at Vægtgarantien ogsaa ophørte i Havne som Danzig, Königsberg og Memel.

Paa det i September afholdte Bestyrelsesmøde i Foreningen af tyske Kystskippere henleddes Opmærksomheden paa, at det vilde være hensigtsmæssigt at foranstalte en Indgriben i Sagen fra Foreningsmedlemmernes Side i Begyndelsen af Aaret 1904. Dette Forslag synes i højeste Grad at fortjene Opmærksomhed i Betragtning af, at det langt overvejende Antal af Medlemmerne i denne Tid opholder sig i Land og forbereder sig til at afholde Generalforsamlinger i deres Foreninger. Her vilde der netop være Tid og Lejlighed til at fatte en endelig Beslutning om at udrydde en Kutyme, der rent bortset fra den materielle Skade, den gør, utvivlsomt ikke er egnet til at hæve den tyske Kystskipperstands Værdighed og Anseelse. Og man skulde dog tro, at det, som var muligt og attraaeværdigt for Medlemmerne af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Barths Skipperforening, ogsaa hos de andre tyske Skipperforeninger vilde møde tilsvarende Sympati og energisk Handlekraft. Man maa derfor kun ønske, at det Punkt „Vægtgarantien i Østersøhavnene“ ikke blot vilde blive sat paa Dagsordenen i alle disse Foreninger, men at Medlemmerne allerede forinden Generalforsamlingerne vilde faa kraftige Opfordringer til Tilslutning og positive Forslag, der sigtede til Sagen, saa at disse kun havde at beslutte et Samarbejde med begge de ovennævnte Foreninger. Bedst vilde det vel være, om nogle energiske Medlemmer i hver Forening vilde paatage sig at faa deres Kolleger til at underskrive en ligelydende eller lignende Erklæring, som den, de danske Skibsførere og Medlemmerne af Barths Skipperforening har undertegnet.

I hvert Fald er det paa høje Tid, at der handles, for at ikke den gamle Elendighed ved Sejladsens Genoptagelse skal blive slæbt med over i det ny Aar.“

Fragtmarkedet.

I denne vor første Fragtberetning i Aar maa vi først og fremmest rette Blikket mod det fjerne Østen, fra og til hvilken Kant der, som en Følge af den seneste Tids politiske Situation med de stærkt truende Udsigter til Krig, har været en forøget Efterspørgsel efter Tonnage, og Rederne har selvfølgelig straks benyttet Lejligheden til at forlange højere Rater. Navnlig for Kul fra Wales har prompte Baade saaledes erholdt ikke saa lidt mere end før Julehelligdagene, og Begæret har været størst til Japan, hvortil der for Januar Lastning fra Cardiff betaltes indtil 25/ med vidtrækkende Garantier for al Skade, Opbringning, Ophold, etc., men ogsaa de hjemgaaende og de lokale østlige Fragter har beneficeret af Forholdene. Særlig Rispladserne har meldt sig som Reflektanter, og der sluttedes ikke saa faa Februar/Marts Dampere, for hvilke der betaltes 22/6 à 23/9 O. C., og for Kul fra Moji til Singapore er sidst betalt 2 Dollars pr. Ton mod 1,70 for et Par Uger siden. Naar samtidig ses hen til den bedre Stemning, som hersker paa de evropæiske Kornmarkeder, og som igen har øvet en gunstigere Indflydelse paa Afsætnings- og Fragtforholdene fra Sortehavet og La Plata, staar vi nu ved Aarets Begyndelse i Aar overfor lidt lysere Tilstande end i Fjor paa samme Tid, i hvert Fald hvad Langfarten angaar. I den kortere Fart, Middelhavet, Nord- og Østersøen, er der derimod ingen Bedring at konstatere, og navnlig for de to sidst nævnte Markeders Vedkommende begynder Aaret saa elendigt, som vel tænkes kan, idet der fra Østersøen næsten ingen Laster findes, og Kulfragter er i den Grad usle, at det slet ikke kan betale sig at sejle, især hvis der støder det mindste til i Retning af daarlig Ekspedition eller en lang Rejse, som Skibene jo saa nemt er udsatte for paa denne Aarstid. En halv Snes danske Fragtdampere er foreløbig blevne lagt op, men hvis Forholdene ikke bedres, vil der nok snart følge flere efter.

Det østlige Marked har vi allerede berørt i det foregaaende, og der er intet videre at meddele ud over, at Bombay og Kurrachee ogsaa er lidt bedre paa Basis af henholdsvis 13/6 à 14/ og 14/6 til udsøgt Havn. For Kul fra Calcutta til forskellige indiske Pladser er sluttet en Del Baade til højere Fragter.

Sortehavet er fastere, men Begæret har ikke været stort de sidste Dage, grundet paa de russiske Julehelligdage. Fra Odessa eller Nikolaieff anbragtes en Del store Baade til 8/ à 8/6 udsøgt Havn, Januar Lastning, medens der for mindre Baade paa Charter betales 6 à 9 d. mere for samme Position. Sulina har for store Baade betalt 8/ à 8/3 L. H. A. R., ligeledes pr. Januar, hvorimod der for Februar Lastning endnu intet Begær er. Fra Azoff er sluttet et Par Baade pr. Marts/April til 10/9 „any“, 11/3 Hamburg. For Salt fra Theodosia til Neufahrwasser betaltes 9/6 pr. Februar.

Middelhavet har taget ikke saa faa Baade for Erts, og der betaltes med „free despatch“ 5/ Almeria/Newport River, 5/9 Middlesbro, 6/6 Carthagera/Maryport, 7/9 Huelva/Nantes, 6/ Aguilas/Middlesbro. Fosfatfragterne er tarvelige som følger: 8/3 Sfax/London, 6/6 Bona/Antwerpen, 7/3 Rendsborg, 7/ Berwick, og for Esparto noteres 11/ à 11/6 Oran/Skotlands Østkyst. For Byg fra Tripolis Kysten til U. K. er sidst betalt 9/ fra tre, 8/9 to Lossepladser, hvilket kan gentages. Aleksandria er stille; sidst betalte Rate er 7/9 Bomuldsfrø til Bristol Kanalen, og til London noteres 6/6, Hull 6/3. Ertsfragterne fra Bilbao er uforandret tarvelige paa Basis af 3/9 til Cardiff, 4/3 Middlesbro, 4/4¹/₂ Stockton.

Nordamerika har umaadelig lidt at byde paa, og prompte Baade har været nødsagede til at acceptere meget lave Rater, som f. Eks. 8/ paa Netto Charter New York til Leith og Dundee, 81/3 for Træ Pensacola til Madeira og Leith, ligesom ogsaa enkelte Fosfatfragter

toges ud af Markedet til tarvelige Fragter. For Kul fra Newport News til Marseille sluttedes en 4,000 Tons Baad til 10/ pr. Ton. For Lastning pr. Foraaret findes kun faa Ordre; en lille Damper (500 Stds.) sluttedes pr. Marts/April fra Golfen til U. K. eller Holland (2 Lossehavne) til 90/, og fra øvre St. Lawrence er for 3 konsekutive Rejser (1200 Std. Baad) betalt 37/6 U. K. eller Kont., Option Spanien 47/6. Her ud over er der næsten ingen Forretninger gjorte. For Maanedsfragt i transatlantisk Fart er Raten 3/ à 3/1½, men der sluttet næsten intet.

La Plata vil møde op med en enorm Eksport i Aar, og der har i den sidste halve Snes Dage ogsaa været fragtet et meget betydeligt Antal Dampere for Lastning mellem Januar og April. Prompte Baade har erholdt de bedste Rater, og op til 21/ betaltes for Januar Lastning fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., medens der for Februar/Marts betaltes 18/6, selv for Baade indtil 5,000 Tons. Forøvrigt varierer Raten mellem Februar og April imellem 18/ og 19/6, alt efter Størrelsen og Positionen. Der er for Øjeblikket Strejke blandt Dokarbejderne paa flere Lastpladser, men den ventes dog snart at ville blive bilagt.

Østersøen er ganske overordentlig flov og kan næsten ingen Dampere tage. Julehelligdagene i Rusland har vel nok for en Del bidraget noget til Flovheden, men ogsaa de tyske Pladser har vist og viser fremdeles yderst ringe Aktivitet. Fra Reval kan betinges 10½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frs. 17½ for Hør til Dunkirk eller Ghent, medens der fra Riga faas Frs. 17/18, men der offereres kun meget lidt Last. Libau er flov paa Basis af 8¼ d. pr. Havrekr. til London eller Rotterdam, og for Smaadampere til Danmark eller Sydsverrig noteres Rmk. 10 à 12 Rugbasis, som ogsaa bydes fra Windau. Königsberg noterer nominelt 1/Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam. Pr. f. o. w. begynder der at komme flere Ladninger frem, men Raterne er ikke fristende. Der noteres omkring 20/ à 22/6 D/B. Delladning Boards fra Botten til Englands Østkyst.

Kulfragterne frembyder ikke meget af Interesse undtagen i østlig Retning, og selv dertil har de sikkert været paa deres højeste foreløbig, grundet paa de mere beroligende Efterretninger om den politiske Situation. Fra Cardiff til Japan kan, medens dette skrives, næppe betinges mere end 21/3 à 22/6, og i anden Retning er betalt 4/3 Aarhus, 5/ Gibraltar, 6/ Genua, Frs. 7 Marseille, 6/9 Venedig, 6/ Port Said, 10/3 Colombo, 18/ à 19/ Hongkong, 7/ River Plate, 8/3 à 8/6 Rio Janeiro. Fra Tynen skibes livligt til Middelhavet, hvorimod Fragterne til Østersøen er faa og smaa. Der betales fra Tynen eller Blyth 3/7½ Aarhus eller Kjøbenhavn (c. 2,000 Tons Baade), 3/9 à 4/ Aalborg, 3/9 à 3/10½ Lübeck eller Swinemünde, 4/ Libau, 6/3 à 6/6 Barcelona, 5/9 Genua, 5/7½ Neapel, 5/6 Konstantinopel, 6/ Alexandria. Paa Firth of Forth er „miners holidays“ nu forbi, men der sluttet foreløbig ikke meget. Sidst betalte Rater er 3/7½ à 3/9 Aarhus eller Kjøbenhavn (c. 2,000 Tons) 4/4½ Helsingør (c. 1100 Tons), 4/3 Ystad, 4/9 Stockholm.

Fra Sø og Land.

Hos Firmaet Escher Wyss & Co. i Zürich bygges for et videnskabeligt Forskningselskab et Dampskib, der skal gaa paa Kukurørsøen i Thibet — altsaa midt inde i Asien.

Fartejet skal forsynes med en 15 H. K. Maskine. Som Fremdrivningsmiddel kan ogsaa anvendes Aarer og Sejl.

Dampskibet maa fra Bajkalsøen tværs gennem Ørkenen Gobi transporteres paa Hjul. I den Anledning er Fartejet i 4 svære Spiralfjedre ophængt i en Slags Lavet, der er forsynet med 2 Hjul med 2,3 M. Diameter. I Boven er et Vognarrangement. Det hele er saaledes sammenføjet, at man ogsaa paa slette Veje skal kunne komme frem.

Brødrene Bendtzen af Aalborg havde fragtet Skipper Rasmus Larsen af Svendborg til at føre en Trælading fra Sverrig til Aalborg. Da den var losset og opstabet, paastod Brødrene Bendtzen, at der manglede Brædder til en Værdi af 18 Kr. 63 Øre. Da Skipperen ikke har forlangt Udloosningen kontrolleret, har Søretten dømt ham til at betale de manglende Brædder. (Aalborg Amtst.)

Den nu afsluttede Eksamen paa Orlogsværftet har givet følgende Resultat:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 20, hvoraf bestod 17. Til den almindelige Maskinisteksamen 111, hvoraf bestod 86, til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve 41, hvoraf bestod 34, til den udvidede Maskinisteksamens Maskinfag 15, hvoraf bestod 12, til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpfag 14, hvoraf bestod 11, til den udvidede Maskinisteksamens Tillægsprøve i Elektroteknik 39, hvoraf bestod 30.

Runneruvæsenet i de engelske Havne ser nu, i Følge det norske Søfartsblad „Kysten“, ud til at blive taget fra den alvorlige Side. For nogen Tid siden havde Kaptajnen paa en norsk Bark i London anmeldt en Skrædderrunner for at være gaaet om Bord i Skibet uden hans Tilladelse. Sagen blev imidlertid den Gang afvist paa Grund af en Formfejl, men Dommeren udtalte dog et Haab om at se Princippet prøvet for Retten. Dette synes nu at have været gjort, idet der foreligger Meddelelse om, at en Skrædderrunner ved en anden engelsk Ret nylig blev idømt en Bøde paa 20 £ plus Omkostninger for at være gaaet om Bord i et Dampskib uden Førerens eller Officerernes Tilladelse. Det synes, som der her er gjort et Skridt i den rigtige Retning. De mange Skrædder-, Skomager- og Public Houserunnere har ofte været en Plage, saa meget mere, som de ofte har givet andre, endnu mindre ønskelige Individuer Anledning til at komme om Bord.

Efter Forlydende er en Del Medlemmer af Kristiania Handelsstands Forening traadt sammen for at rette en motiveret Henvendelse til Foreningens Bestyrelse om at indgaa til Myndighederne med Begæring om, at Kristiania Havneforhold, hvis tidsmæssige Stand har hæmmet Byen i dens Udvikling, snarest muligt søges forbedret, specielt ogsaa ved Anlæg af en Havnebane.

Ugens Havarier.

Post, Lægter af Hamburg, paa Slæb af Bugserdpsk. Cyclon, kom d. 8. ds. ved Afgang fra Aalborg, bestemt til Mariager, paa Grund ved Hals. Flot og ankommet til Mariager.

Nordstjernen, Fiskekutter af Frederikshavn, kom d. 7. ds. ved om Aftenen at søge ind til Frederikshavn i Kollision med Klokkebøjen og sank kort efter. Besætningen redede sig i Land i Skibsbaaden. Skibet er sunket paa 5½ Favne Vand syd for Marens Rev.

Jyden, Dpsk. af Randers, ank. d. 7. ds. til Hamburg med

en Del Skade foraarsaget ved Forcering af Isen paa Randers-Fjord. Jyden reparerer i Hamburg.

Stanley, Jagt af Drøbak, kom d. 7. ds. for Indgaaende til Helsingør Havn med Byg, paa Rejsen fra Malmø til Göteborg, i Kollision med en af Havnevesenets Flaader. Stanley fik Hul i Siden og sank.

Helgoland, Damptrawler af Altona, kom den 9. ds. i Snetykning paa Grund ved Hirtsholmene. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Alfa, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Clyden til St. Johns indløbet til St. Michaels med brækket Ror.

Cecil Rhodes, Damptrawler af Hull, er Natten til d. 10. ds. strandet ved Thorsminde. Besætningen er reddet.

Yrsa, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Elben faaet en Kæde i Skruen og maatte gaa i Dok for at faa Skruen fri. Afsejlede atter d. 10. om Aftenen til Aarhus.

Stillingen som nautisk Medarbejder ved „Dansk Søfartstidende“ vil være at besætte fra den 1. April d. A. med en nautisk uddannet Mand. De nærmere Betingelser erfares ved Henvendelse til Bladets Redaktør. Ansøgninger, stiledede til undertegnede Bestyrelse, indsendes til Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, inden den 1. Marts d. A.

Bestyrelsen for Aktieselskabet „Dansk Søfartstidende“

Kjøbenhavn, den 12. Januar 1904.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12. Jan.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Reval 8. Januar. — Alabama, Gotsche, afgik fra Newcastle 25. December til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 2. Jan. hertil. — Algarve, Borries, afgik fra Newcastle 11. Januar til Marseille. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Hull 11. Januar. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Methil 8. Jan. — Antwerpen, Andresen, ankom her 7. Januar fra Boston. — Arkansas, Petersen, ankom til New York 7. Januar. — Arno, Strubberg, ankom her 9. Januar; afgik 12. Januar til Königsberg. — Axelhuus, Skow, afgik fra Bergen 12. Januar til Trondhjem. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. til Riga 2. Januar. — Beira, Lunge, ank. til Denia 9. Januar. — Ceres, da Cunha, ankom til Libau 10. Januar. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Rotterdam 10. Januar til Swansea. — Christian IX, Kolster, ank. til Pillau 11. Jan. — Constantin, Harder, ank. til Libau 11. Jan. — Dagmar, Larsen, ankom her 6. Januar fra Algier. — Douro, Rabe, pass. Gibraltar 8. Januar hertil. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 2. Januar hertil. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 7. Januar. — Georgios I, Schibbye, ankom til London 5. Januar. — Hekla, Hempel, ankom til New York 9. Januar. — Hjelm, Simonsen, er afg. fra Kalmar. — Hellig Olav, Holst, ank. her 3. Januar fra New York. — Holar, Jacobsen, afg. fra Bergen 11. Januar sydpaa. — Island, Jacobsen, afgik fra New York 2. Januar hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Libau 6. Januar. — Jolantha, Christiansen, ank. her 7. Januar fra Antwerpen; afg. forv. 12. Januar til Østverrig. — Kasan, Hansen, ank. til London 6. Januar. — Kentucky, Lassen, afgik herfra 7. Januar til New York. — Kiev, Jacobsen, ank. til Helsingør 11. Januar. — Kursk, Seeberg, ankom her 11. Januar fra Libau. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 9. Januar. — Louisiana, Staal, ank. til New Orleans 9. Januar. — L. P. Holmblad, Andersen, afg. herfra 5. Januar til Boston. — Morsø, Nielsen, ank. til Danzig 9. Januar. — Moskov, Sørensen, afg. fra Antwerpen 10. Januar hertil. — Nicolaï II, Lissner, afgik fra Christiania 22. December til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Reval 8. Januar. — Nordjylland, Kragh, ankom til Antwerpen 6. Januar. — Norge, Gundel, afg. forv. herfra 13. Januar til New York. — O. B. Suhr, Jonsen, afgik fra Terneuzen 8. Januar til Firth of Forth. — Omsk, Müller, afg. fra Boness 11. Januar. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 9. Januar direkte til London. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 6. Jan. — Rita, Meldahl, pass. Brunsbüttel 10. Jan. til Antwerpen. — Seine, Damp, ankom her 10. Januar fra Dunkirk. — Texas, Hansen, afg. fra Newcastle 12. Jan. til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. til London 11. Januar. — Tiber, Bech, ankom

til Livorno 10. Januar. — Valdemar, Johnsen ankom til Windau 10. Januar. — Vesta, Gotfredsen, ankom her 10. Januar fra Stettin — Viking, Rasmussen, afgik fra Genua 10. Januar til Neapel. — H. A. Hartmann ankom her 10. Januar fra Hull. — Fritjof ank. til Manchester 10. Januar. — Marie ank. her 11. Januar fra Swansea. — Annie ank. her 7. Januar fra Stockholm.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Riber, er afg. fra Blyth 5. Januar, ank. til Lübeck 9. Januar. — Frode, Tofte, afg. fra Kbhvn. 8. Januar, ank. til Blyth 12. Januar. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Lübeck 7. Januar, best. til Sunderland. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Barry 29. Decbr., best. til Gulfport. — Erik I, Schmidt, afgik fra Barry 21. Decbr., best. til Mobile. — Knud II, Hansen, afg. fra Kjøbenhavn 8. Januar, bestemt til Tyne Dok. — Danmark, Kraemer, afg. fra Blyth 8. Januar, best. til Kjøbenhavn. — Ragnar, Holst, afg. fra Dunkerque 6. Januar, ank. til Wearmouth 8. Januar. — Magnus, Mahncke, afg. fra Burntisland 17. Decbr., ank. til Kbhvn. 21. Decbr. — Olaf, Petersen, afg. fra Barry 17. Decbr., ank. til Pensacola 12. Januar. — Svend II, Risø, afgik fra St. Vincent 13. Decbr., ank. til Tampa 30. Decbr. — Harald, Meyer, afg. fra Barry 23. Decbr., best. til Mobile.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Reval 28. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Sfax 1. Januar, bestemt til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Preston 8. Januar, ank. til Swansea 10. Januar. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Cardiff 2. Januar, best. til Genua. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Windau 6. Januar. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pensacola 28. December. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Gulfport 22. Decbr., best. til Buenos Ayres.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Sevilla 8. Januar. — Kamma, Løffler, ank. til Tyne 8. Jan. — Helga, Lagesen, ankom til Bilbao 11. Januar. — Martha, Jørgensen, ank. til Sevilla 8. Januar. — Elna, Møller, ankom til Barcelona 9. Januar. — Therese, Pedersen, afgik fra Sunderland 10. Januar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afg. fra Aarhus 6. Januar, best. til Horsens. — Dana, Lambertsen, ank. til Sunderland 7. Januar. — Ophelia, Wilhelmssen, afgik fra Tyne 9. Januar, best. til Methil.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Reval 9. Jan. — Niobe, Mathiesen, afg. fra Bremerhafen 9. Januar best. til Reval. — Nancy, Nielsen, afgik fra Bremerhafen 12. Januar, bestemt til Reval. — Nautik, Nielsen, ankom til Bremerhafen 8. Januar. — Nordseen, Gram, afgik fra Bremen 8. Januar, best. til Reval. — Nexos, Basse, ankom til Ipswich 7. Januar. — Nora, Jørgensen, ank. til Sunderland 6. Januar. — Napoli, Thøgersen, afgik fra Esbjerg 12. Januar, best. til Bremen. — Neptun, Christensen, afgik fra Jersey 9. Januar, ank. til Llanelly 11. Januar. — Nerma, ank. til Thornaby on Tees 9. Jan. — Alfa, afgik fra Reval 5. Januar, bestemt til Hayle.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Dieppe 12. Januar.

Nordseen. Kronprins Frederik, Smidt, afg. fra Kbhvn. 9. Januar, best. til Boness. — England, Hemmingsen, afgik fra Aarhus 8. Januar, best. til Grangemouth. — Holland, Lund, ankom til Warkworth 7. Januar. — Rusland, Møller, ankom til Kbhvn. 12. Januar.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Tampa 8. Januar. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Ghent 10. Januar.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ank. til Sunderland 7. Januar. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Kings Lynn 10. Januar, ank. til Blyth 11. Januar.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Rouen 6. Januar, ankom til Sunderland 9. Januar.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Blyth 7. Januar, ank. til Svendborg 11. Januar. — Caledonia, Storm Hansen, afg. fra Amsterdam 10. Jan., best. til Blyth. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Glasgow 11. Januar.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Dunston 8. Januar, ank. til Hamburg 10. Januar. — Granaria, Jørgensen, afg. fra Stettin 6. Januar, bestemt til Newcastle. — Carbonia, Jespersen, afgik fra Kjøbenhavn 9. Januar, best. til Blyth.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Blyth 12. Januar best. til Kbhvn. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Newcastle 29. Decbr. best. til New Orleans. — Flynderborg, Larsen, ank. til Ghent 10. Januar. — Fredensborg, Grove, afgik fra Riga 6. Januar, best. til Ghent. — Frederiksberg, Jørgensen, afg. fra Cardiff 13. Decbr., best. til Buenos Ayres. — Jomsborg, Kuhl, ank. til Rosario 1. Jan. — Kronborg, Hveissel, ank. til Aarhus 2. Jan. — Rosensborg, Schmidt, afgik fra Methil 12. Jan., best. til Kbhvn.

— Skanderborg, Jensen, ankom til Genua 3. Januar. — Søborg, Nielsen, ank. til Penarth 2. Januar. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Burntisland 12. Januar, bestemt til Aarhus. — Stjerneborg, Hansen, afg. fra Ayr 12. Januar, best. til Glasgow.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Kbhvn. 13. Januar, best. til Boness. — Klampenborg, Jensen, ankom til Dunston 5. Januar. — Marselisborg, Andersen, pass. Lizard 10. Jan., best. til Aarhus. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Helsingør 12. Januar, best. til Tyne. — Skodsborg, Schultz, ank. til Aarhus 4. Januar. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Blyth 11. Januar, bestemt til Korsør. — Ulfborg, Eriksen, pass. Pera 30. Decbr., best. til Kjøbenhavn. — Vordingborg, Petersen, pass. Kbhvn. 8. Januar, best. til London.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 11. Jan., best. til Lübeck. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 3. Januar.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Libau 10. Januar. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Methil 9. Januar. — Hermia, Sørensen, afg. fra Nyborg 12. Jan., best. til Burntisland. — Alice, Hansen, afg. fra Kbhvn. 12. Januar, best. til Burntisland. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 12. Januar, best. til Kiel. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 11. Januar, best. til Newcastle.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Methil 8. Januar, bestemt til Libau. — Ansgar, Predbjørn, ank. til Methil 9. Januar. — I. N. Madvig, Madsen, ank. til Libau 11. Januar. — Hamlet, Schjødt, afg. fra Newcastle 5. Januar, bestemt til Reval. — Helge, Olsen, ankom til Riga 4. Januar. — Rolf, Olsen, afgik fra Barry 7. Januar, best. til La Plata.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Shanghai 2. Januar. — Prins Valdemar Kock, afg. fra Hongkong 6. Januar. — Siam, Jensen, ankom til Durban 2. Januar. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Kjøbenhavn 23. Novbr.

Ærø. Gæa, Knudsen, afgik 6. Januar fra Kjøbenhavn til Aalborg.

Svensen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Cardiff 7. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Barry 9. Januar. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Nykjøbing F. 10. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Boness 9. Januar. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Cardiff 7. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Bathurst 12. Januar. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Burntisland 12. Januar. — Peter Willemoes, Nissen, afg. fra Penarth 10. Januar. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Rusfisque 6. Januar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Cardiff 31. Decbr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Marseille 12. Januar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Windau 8. Januar. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 7. Januar. — Paris, Krogh, ankom til Kbhvn. 11. Januar.

Mercur. Berlin, Thun, afgik fra Blyth 9. Januar, best. til Methil. — Wien, Brink, afg. fra Swansea 3. Januar best. til Ergasteria.

Myren. Kai, Hintze, afgik fra Libau 10. Januar, bestemt til Southampton.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 5. Januar. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Methil 12. Januar, bestemt til Kallundborg.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ankom til Newhaven 10. Januar. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Korsør 9. Januar.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra South Shields 10. Januar, best. til Hamburg.

Sejlskibe.

Fanø Sønderho. Fides, Kristiansen, ankom 7. Januar til Falmouth f. O. fra St. Juan; afgik 8. Januar til Havre. — Elisabetha, Fischer, afgik 23. Novbr. til River Mersey fra Rio Grande.

Svendborg. Dannebrog, Bergesen, ankom til Cadix 6. Januar. — Capella, Hansen, ankom til South Alloo 6. Jan. — Rota, Jørgensen, ankom til Nykjøbing S. 7. Januar. — Britannia, Rasmussen, ankom til Gøteborg 8. Januar. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Exeter 7. Januar. — Najaden, Bentzen, ankom til Lianelly 8. Januar. — Erhardt, Larsen, ankom til Frederiksstad 9. Januar. — Ane, Rasmusen, ank. til Leith 9. Januar. — Haabet, Andreasen, ank. til Sunderland 11. Januar.

Ærø. Ydun, Christensen, ank. 5. Januar til Cuxhaven. — Debora, Rasmussen, laa 2. Januar i Leith bestemt til

Middelfart. — Albert, Fabricius, ank. 4. Januar til Gibraltar — Freden, til Ankers 5. Januar ved Slipshavn paa Rejse fra Boness til Masnedund. — Anne, Frederiksen, ankom 5. Januar til Rio Grande. — Niels, Jensen, ankom 5. Januar til St. Sebastian. — Hermod, Dreimann, ankom 7. Januar til Barfeur. — Freden, Boye, ankom 6. Januar til Masnedund. — Johanne, Østermann, afgik 4. Januar fra Methil til Stege. — Anne, Kromann, afgik 5. Januar fra Dysart til Middelfart. — Maren, Albertsen, ankom 7. Januar til Fowey. — Diana, Hansen, passerede 7. Januar Dungeness paa Rejse fra Setubal til Christianssand. — Salvador, Fabricius, ank. 8. Jan. til Pontrioux. — Zephyr, Hansen, sejltærdig 6. Januar i Newport bestemt til Guadeloupe. — Heimdal, Eriksen, sejlfærdig 16. Decbr. i St. Louis bestemt til Pensacola. De tre Søstre, Rasmussen, ank. 8. Januar til Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, afgik 7. Januar fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Alfa, Rasmussen, ankom 8. Januar til Ponta Delgada (Azorerne) paa Rejse fra Glasgow til St. Johns. — Ærø, Christensen, ankom 11. Januar til Boulogne. — Energi, Nielsen, ankom 10. Januar til Methil. — Agnes, Christensen, ankom 10. Januar til Frederikshavn. — Anne Sophie, Petersen, ank. 8. Januar til Kjøbenhavn. — Alf, Rasmussen, ank. 9. Januar til Havre. — Caroline Kock, Hansen, er ankommen til St. Francois (Gouadeloupe). — Regina, Kock ankom 9. Januar til Frihavnen.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Frederikshavn. Marens-Rev S. Fiskekutteren „Nordstjernen“ er sunken i 5½ Fv. Vand c. 1 Kbl. S. for Marens-Rev.

En Vragvager er udlagt tæt S. for Vraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Det ydre, grønne Indsejlingsfyrt ved Trelleborg er flyttet ¼ Kbl. indad i samme Fyrlinie som tidligere.

Ångermanelfven. Grusholmsundet. Fyret ved N.-Enden af Grusholmsundet, V. for Farvandet, er flyttet ¼ Kbl. NØ. hen lige over for Fyret paa den anden Side af Løbet.

Finland. Ålands Distrikt. Dånö Lodsplads. En 10 Fods Grund Sjøblomsgrund ligger midt i Farvandet fra Finnbo til Dånö Lodsplads, ⅙ Kbl. NV. for Isaksö. Ved dens N.-Side staar i 18 Fod Vand en hvid Stage med nedadventt Kost. 60° 22' 30" N. Br. 19° 44' 35" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Pitkäpaasi Lodsplads. En 21 Fods Stengrund Anttilan Matala ligger 1½ Kml. SSV. fra Mannonens Baake. Ved dens V.-Side staar i 35 Fod Vand en sort og hvid Stage med to Koste. 60° 23' 8" N. Br. 27° 56' 27" Ø. Lgd.

To Sten med 8 og 9 Fod Vand, Hilma Matala, ligger 2 Kbl. N. for Halsholm V.-Pynt. Ved dens V.-Side staar i 21 Fod Vand en sort og hvid Stage med to Koste. 60° 30' 53" N. Br. 27° 46' 40" Ø. Lgd.

Tyskland. Gellen og Vierendehl-Rinne. Ledefyrene for Gellen og Vierendehl-Rinne er slukket for Is.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Christianssand. Senskjæret. Et rødt, fast Fiskefyrt er tændt paa Stenskjæret ved Flekkerø. Flammens Højde: 18 Fod. Brændetid: 10de December—10de Februar.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Bjørnefjorden. En 10 Fods Bo er funden i Bjørnefjorden mellem Store Godø og Fjærskjær, 60° 4¼ N. Br. 5° 33½ Ø. Lgd.

Tyskland. Jade. I Følge Telegram af 8de Januar 1904 fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Geniusbank“ inddraget for Is. I Følge Telegram af 11te Januar er det atter udlagt.

I Følge Telegram af 6te Januar 1904 fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde C i Alte Jade inddragen.

Holland. Følgende Lystønder er midlertidig inddraget: Den sorte Lystønde Nr. 4 og den rød og sort vandret stribede Lystønde Nr. 7 i Bokkegat, den sorte Lystønde

„Kwak“ i Rak van Scheelhoek, den sorte Lystønde Nr. 4 i Slijkgat, den røde Lystønde Nr. 2 ved Kwaden Hoek, den sorte Lystønde Nr. 2 og den røde Lystønde Nr. 5 i Aardappelengat, den rød og sort vandret stribede Lystønde „Bn. G.“ og de røde Lystønder Nr. 1 og 2 i Beningen, og den rød og sort lodret stribede Lystønde i West Hellegat.

Wester Schelde. Walsoorden. Uden for Hovedet af det gamle Hoofd van Walsoorden er midlertidig udsat en Prik med Kurv.

Pas van Terneuzen. I Pas van Terneuzen er sort Stump-tønde Nr. 4 inddragen og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 3 med Diamant flyttet $2\frac{1}{2}$ Kbl. VSV. hen i 32 Fod Vand. $51^{\circ} 23' 36''$ N. Br. $3^{\circ} 44' 37''$ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Bristol Channel. King Road. Newcome og Cockburn. Den 20de Januar 1904 flyttes Newcome røde og hvide lodret stribede Stump-tønde, der nu ligger $7\frac{1}{2}$ Kbl. N. 35° V. fra Portishead Pier Fyr, 1 Kml. S. 76° V. hen. Samtidig flyttes Cockburn Rock rød og hvid tærnedede Stump-tønde, der nu ligger $10\frac{1}{2}$ Kbl. N. 43° Ø. fra Portishead Pier Fyr, $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 73° V. hen. Portishead Pier Fyr: $51^{\circ} 29'$ N. Br. $2^{\circ} 45'$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 30te December 1903. 47° N. Br. 14° V. Lgd. Vraget af russisk Skib „Emilia“.

Portugal V.-Kyst. Cabo de S. Vincente. Cabo de S. Vincente Fyr skal forandres. 50 Alen N. 77° V. fra Fyrtaarnet opføres derfor en 12 Fod høj, firkantet, pyramideformet Fyrbaake, hvorfra skal vises et midlertidigt hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink. Lysævn: 26 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyrbaaken skjuler det nuværende Fyr i Retningen N. 77° V. inden for $1\frac{1}{2}$ Kbl. fra Pynten.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bay. Delaware Bølgebryder. Vraget af den ved Delaware Bølgebryder sunkne Skonnert „Sea Bird“ er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Maryland. Potomac River. Kettle Bottom Shoal. I Potomac River er de to Klokketønder ved Kettle Bottom Shoals og Spidstønderne Nr. 12 og MP. for Vinteren ombyttet med Spirtønder.

Virginia. Rappahannock River. Urbana Creek. Urbana Creek Outer Beacon hvide, faste Fyr er forandret til et rødt, fast Fyr.

Great Machipongo Inlet. Hog Island. Den rød og sort vandret stribede Klokketønde uden for Løbet over Barren er flyttet 3 Kml. NØ. hen og ligger nu i 5 Fv. Vand ud for Løbet, fra Hog Island Fyr i S. 64° Ø. og fra Hog Island S.-Ende i N. 89° Ø.

North Carolina. Pamlico Sound. Bluff Shoal. Den 15de Januar 1904 tændes paa Bluff Shoal et rødt Blinkfyr, der hver 10 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 37 Fod. Synsviddens: $11\frac{1}{2}$ Kml. Fyret vises fra en brun Jernbaake med hvid Bygning, der staar i 11 Fod Vand paa Grunden. $35^{\circ} 12' 33''$ N. Br. $76^{\circ} 4' 21''$ V. Lgd.

South Carolina. Bull Bay. Den 20de Januar 1904 forandres Fyret paa Bull Island NØ.-Ende saaledes, at den mørke Vinkel ligger mellem NV. t. V. og SØ. t. S., over Bull Harbor og den SV.-lige Del af Bull Bay, hele Bull Island og en Del af Grundene S. og Ø. for Øen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Santa Rosa Sound. Det bageste af Santa Rosa Sound Ledefyr paa N.-Kysten af Santa Rosa Island Ø.-Ende, er ødelagt. Fyret vil blive genopført saa snart som muligt.

Mississippi. Pascagoula River. Den 22de Januar 1904 tændes et rødt, fast Fyr paa hver af følgende røde, firkantede, pyramideformede Baaker paa Styrbords Side af den gravede Rende i Indløbet til Pascagoula River. Flammens Højde: 34 Fod.

Baakefyr A staar i 17 Fod Vand, $4\frac{13}{16}$ Kml. SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. for East Pascagoula River Fyr. $30^{\circ} 17' 17''$ N. Br. $88^{\circ} 30' 34''$ V. Lgd.

Baakefyr B i 10 Fod Vand, $2\frac{1}{8}$ Kml. NV. $\frac{1}{2}$ N. for Baakefyr A. $30^{\circ} 19' 51''$ N. Br. $88^{\circ} 32' 13''$ V. Lgd.

Baakefyr C i 6 Fod Vand, $2\frac{1}{8}$ Kml. NV. $\frac{1}{2}$ N. for Baakefyr B. $30^{\circ} 20' 28''$ N. Br. $88^{\circ} 33' 51''$ V. Lgd.

Baakefyr D i 4 Fod Vand, $\frac{9}{16}$ Kml. NV. t. N. $\frac{3}{4}$ N. for Baakefyr C. $30^{\circ} 20' 39''$ N. Br. $88^{\circ} 33' 58''$ V. Lgd.

Baakefyr E i 7 Fod Vand, $\frac{7}{32}$ Kml. N. $\frac{1}{2}$ V. for Baakefyr D. $30^{\circ} 20' 53''$ N. Br. $88^{\circ} 34' 0''$ V. Lgd.

Lake Borgne. Pearl River. Den 22de Januar 1904 tændes et hvidt, fast Fyr ved V.-Siden af den gravede Rendes Yderende ved Indløbet af Pearl River fra Lake Borgne. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en sort, firkantet, pyra-

midformet Baake A, som staar i 10 Fod Vand. $30^{\circ} 9' 42''$ N. Br. $89^{\circ} 31' 8''$ V. Lgd.

Texas. Laguna Madre. Point Isabel. Fra den 22de Januar viser Point Isabel Fyr paa S.-Enden af Laguna Madre, atter hvidt, fast Fyr med hvidt Et-Blus hver 1 Minut

Mexiko. Tampico. Ved Indløbet til Tampico skal udlægges to Lystønder, en paa hver Side af Løbet c. $\frac{1}{2}$ Kbl. inden for Yderenderne af Dæmningerne. Tønderne har været udlagt uden for Dæmningerne, men er drevet fra Station i en Storm.

Yucatan. Cay Arenas. Cay Arenas er et rødt Blinkfyr, der viser To-Blink. Flammens Højde: 70 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Hvidt, cylindrisk Fyrtaarn ved en rød Bygning, $22^{\circ} 7' N.$ Br. $91^{\circ} 24' V.$ Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Argentina. Rio de la Plata. En 13 Fods Grund ligger 5 Kml. N. 40° V. fra Indio Point Fyrskib og i N. 28° Ø. fra Sarandi River Munding. $35^{\circ} 3'$ S. Br. $57^{\circ} 9'$ V. Lgd.

Følgende Opmaalings-Baaker er opført:

En sort og hvid vandret stribet Baake 7 Kml. N. 38° Ø. fra Indio Points Fyrskib. $35^{\circ} 2'$ S. Br. $57^{\circ} 0'$ V. Lgd. En rød 13 Fod høj Baake 13 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 53° V. fra Chico Fyrskib og i N. 35° Ø. fra La Plata Piers Fyr. $34^{\circ} 37'$ S. Br. $57^{\circ} 42'$ V. Lgd. En sort og hvid vandret stribet, 22 Fod høj Baake, paa SV.-Kanten af Cuirassier Bank, $1\frac{1}{2}$ Kml. N. 55° V. fra Indio Point Fyrskib. $35^{\circ} 6'$ S. Br. $57^{\circ} 7'$ V. Lgd.

Lodsskibet, som ligger $17\frac{1}{2}$ Kml. S. 89° Ø. fra Indio Point Fyrskib, fører et rødt Flag og en hvid Ballon eller et rødt Fyr samt et hvidt Fyr midtskibs og et hvidt Fyr agter. $35^{\circ} 8'$ S. Br. $56^{\circ} 45'$ V. Lgd.

Bahia Blanca. Fyrskibet ved Indløbet til Bahia-Blanca er midlertidig ombyttet med Krydseren „25 de Mayo“, der viser et hvidt, fast Fyr. Skroget er hvidt, den har to Master og to gule Skorstene. $39^{\circ} 10'$ S. Br. $61^{\circ} 39'$ V. Lgd.

Panama. Gulf of Panama Cape Escarpado Point. En Klippe, som ved Højvande er 3 Fod over Vandet, ligger $1\frac{1}{2}$ Kml. N. 45° V. fra Cape Escarpado Point. Et Rev strækker sig fra Escarpado Point ud til Klippen og $\frac{1}{4}$ Kml. uden for den NV. hen. Man skal gaa mindst $2\frac{1}{2}$ Kml. uden om Cape Escarpado.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Civitavecchia. Det hvide Fyr paa Lystønden ved den undervands Yderende af Molen ved Civitavecchia Havn er forandret til et grønt Fyr.

Italien V.-Kyst. Anzio. Fyret paa Molen Innoncenziano ved Porto Anzio er nu ombyttet med et permanent rødt, fast Fyr paa Molens Hoved. Det lyser fra N. 3° Ø. gennem N. og V. til S. 43° V. Flammens Højde: 34 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Fyrpæl ved et rundt Fyrhus.

Sicilien SV. Kyst. Mazzara. Paa Hovedet af den lille Mole ved Indløbet til Løbet til Mazzara er tændt et Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 5 S., Lyset er hvidt fra S. 42° Ø. gennem S. til S. 88° V., rødt fra S. 88° V. gennem V. til N. 62° V. over Grunden ud for Capo Feto. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Fyrpæl ved et graat Fyrhus. $37^{\circ} 38' 55''$ N. Br. $12^{\circ} 35' 15''$ Ø. Lgd.

Italien SØ.-Kyst. Capo Colonne (Nan). Capo Colonne Fyr slukkes paa Grund af Forandring midlertidig i Begyndelsen af Januar 1904. $39^{\circ} 1'$ N. Br. $17^{\circ} 12'$ Ø. Lgd.

Corsini. Vraget, der laa sunket c. 2 Kml. ØNØ. fra Indløbet til Porto Corsini, er uskadeliggjort. $44^{\circ} 30' 25''$ N. Br. $12^{\circ} 20'$ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Pirano Bugt. Porto Roso. Ved Kajen ved Saltmagasinerne i Porto Roso er Dybden nu 14 Fod.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Øen Leiden. Ved Telegrafkablet mellem Batavia og Pontianak er midlertidig udlagt en rød Stump-tønde, N. for Havnen Tandjoeng Priok, Ø. for Øen Leiden. $6^{\circ} 1' 30''$ S. Br. $106^{\circ} 52' 30''$ Ø. Lgd.

China Søn. Formosa Bank. En 8 Fv. Grund ligger paa $23^{\circ} 7' N.$ Br. $119^{\circ} 12'$ Ø. Lgd., og en 14 Fv. Grund paa $23^{\circ} 0' N.$ Br. $119^{\circ} 11'$ Ø. Lgd.

China. Shantung. Sang Kau Bay. En 4 Fv. Klippe er funden i Sang Kau Bay, $6\frac{1}{2}$ Kml. N. 67° Ø. fra den c. 400 Fod høje Høj paa S.-Siden af Bugten, og fra Landsby-Højen i S. 28° Ø. $37^{\circ} 4'$ N. Br. $122^{\circ} 36'$ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Smyrna betragtes ikke som pestsmittet.
Malta. — Karantænen overfor Damiette og Aleksandria er ophævet.
Sverrig. — Chili er erklæret fri for Pest.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. Januar 1904. — Indførelse af Stormvarselsstjeneste i Danmark. — Enkelt Skib overfor Eskadre. — Literatur. — Borkommandoen i Tyskland. — Vægtgarantien i Østersøhavnene. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Cornelius Knudsens Etabl.

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538. Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Januar 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		81 ³ / ₄	82
Danmark		69 ³ / ₄	70 ¹ / ₂
Norden	92 ¹ / ₄	92	92 ¹ / ₂
Kjøbenhavn	76 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	76	76 ¹ / ₂
Carl	72 ¹ / ₂	72 ¹ / ₂	72 ³ / ₄
Dannebrog		88	84
Skjold		51 ¹ / ₄	53
Urania		18 ¹ / ₂	19 ¹ / ₂
Union		83 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		84 ³ / ₄	85 ¹ / ₂
Østasiatiske	102 ³ / ₄ —103	102 ¹ / ₂	102 ³ / ₄
Østersøen		94	95
Nordsøen		20 ¹ / ₂	30
Vesterhavet		100	105
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Inga	76	76	77
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk. ...		37	45
Foren. Bugser-Selsk.		59	60
Gorm		88 ¹ / ₂	100
Hejmdal		98 ¹ / ₂	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		98	99 ¹ / ₂
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98 ³ / ₄	99
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	85 ¹ / ₄ —85	85	85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		89	89 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — — 1. — ..		96 ¹ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.	89 ¹ / ₄ —89	89	89 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — — 7 — ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		91	93
Aktier.			
Nationalbank		141 ¹ / ₂	142 ¹ / ₂
Privatbank	117 ³ / ₄	117 ¹ / ₂	117 ¹ / ₂
Landmandsbank	124 ¹ / ₂ — ³ / ₄	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Handelsbank	129—128 ³ / ₄	128 ¹ / ₂	128 ³ / ₄
Grundejerbank	112— ¹ / ₂	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄
Burm. & Wain		101 ¹ / ₄	102
Helsingørs Jærnsk.		94	96
Sukkerfabr.	137— ¹ / ₄	137	137 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	121	121	121 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 12. Januar 1904.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.21	18.17
Paris	72.45	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Januar 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	98.40
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	101.00
5% Rumænske Stats	99.75
4% — — 1890	89.00

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

„Foren. Dampskibs.“ 16,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 54,000, „Kjøbenhavn“ 32,000, „Carl“ 48,000, „Dannebrog“ 48,000, „Urania“ 8,000, „Union“ 10,000, „Selskab af 1896“ 2,000, „Østasiatisk Comp.“ 80,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsiirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Esbjerg.	<p>Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde.</p> <p>Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.</p>	<p>Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.</p>	<p>Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn.</p> <p>Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde.</p> <p>Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.</p>	<p>Losning og Lastning besørges af her værende Firmaer til faste Priser.</p>	<p>Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad havs. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand havs paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svøjebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhaleplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhaleplads for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lods-frihed. Lodstvangs mellem Stige og Odense. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhaleplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladaingsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladaingsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

De private Assurandører lim.

i København
teguer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: »ENTRANCE, CARDIFF».

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: »DRYDOCKS», BLYTH.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to Genera. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Det private Skoleskib „Georg Stage“,

der uddanner sine Elever til Sømand for Koffardimarinen, agtes udsendt paa Togt fra Midten af April til September. Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, adr. Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6².

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

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest indeholdende Meddelelse om Syn og Farvesans, samt andre anbefalinger, maa medfølge. Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit; men han skal betale den ensartede Paaklædning og øvrige Ekvipering om Bord med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil ikke blive sendt før 1ste Marts. Antages Eleven, bliver der senere tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Skib til Salg.

Gal. „Elisabeth“, dr.: 26,15 net. Reg.-Tons, laster 1100 Cnt. d. W. 3000 Cubf. Trælast, i god seilbar Stand, er billig tilsalg ved

Skibsfører K. D. Knudsen,
Borgergade 9, Aalborg.

Skonnert

„Anna“ af Vejle udbydes til Salg, dr. 26²²/₁₀₀ Tons, laster 12,50 Cnt. d. w., man henvender sig til:

Skipper N. P. Nielsen
Bredballe Strand, Vejle.

Skib til Salg.

Jagten „Nordlyset“, laster 21 Læster, i god seilbar Stand, godt udhalet med Stenfiske- og Uddybningsredskaber er til Salg ved

N. Th. Nielsen
Gl. Kalkbrænderivej 35, Ø.

Skib til Salg.

Galeasen „Jensine“, 39²⁴/₁₀₀ Reg.-Tons, laster 90 Tons d. w., ligger til Salg i Januar Maaned ved Henvendelse til Ejeren

Skipper M. Jensen
Middelfart.

Hotel Søndersø

med tilhørende Sommer-Restaurant, beliggende ved Jonstrup og Hareskovene til Salg. Da Værlose-Banen faar Stoppested i Skoven, kan man sikkert gøre Regning paa en betydelig forøget Trafik dertil. Nærmere hos Ejeren, Irgens, Palægade 7, St.

I Bogladerne faas

Deviationsbog

(i Henhold til Lov af 13. Febr. 1903)

Pris 1 Kr.

G. E. C. Gad
Kbhvn. Vimmelskaftet 32.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &
47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss.
Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger,
(Anton Hansen), Havnegade
85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. Nielsen & Søn

Skibsbygger

Frederikshavn.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering

Randers

anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Prøv en Gang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira,

3 " " rød Portvin,

anbefales til d'Hr. Skibskaptajn

ALBERT B. COHN

Vinforretning

St. Annæ Plads 10. Telf. 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekræm- & Farvehandel.

Havnegade 85, Nakskov.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Harald Christensen,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklædning- og Æfagningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILE STRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28r62

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbetaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1888).

Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart

bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet,
Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.



Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } **Skræderi og**
fuldstændig } **Herreekvipering.**

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.
Uniformshuer i flere Kvaliteter.
Normal Underbeklædning,
prima Varer.

Joh. Fønss's

Skibsprovierantering

Nyborg,

anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,

Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Januar 1904.

11. Aarg.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470×76×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Efft.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the **Milk**
WORLD.

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —

tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familiefor-
sikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer
til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Søfarende med
Hensyn til Rejser.

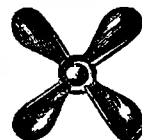
Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med
Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles be-
redvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskiftet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

De Danske Conservefabriker.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserver
og Skibsproviant.

Bedst &
billigst.

Specielt anbefales:

NESTLES MÆLK

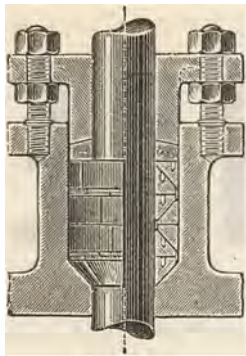
Sukret og usukret.

Aarelang Erfaring for Holdbarhed.

Enhver Daase sælges med Fabrikens fulde Garanti.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
;Stoppebøsser.
Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

 Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{søgte,} ^{skal}
hver Pække altid bære Vignetten **Manufactured Ex-**
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
paatrykt solve Omalagspapiret.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.
Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED),

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved
Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af
Skibsfører **J. Kusk Jensen.**
Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).
Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,
Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.
Alle Reparationer udføres.
Leverandører til den engelske Regering.
Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock
Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“
Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.
Postkontor 521 " " 15 "

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.
DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Skibe til Salg

i alle Størrelser og til alle Priser. Nærmere meddelelser
Aage Bruhn
Havnegade 47 A. Kjøbenhavn K.

Dysart

„ROSSLYN HARTLEY“

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

LANDMANDSBANKEN

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

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



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

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.
Indlagt japansk Næletræs-Papir.
Forbinder Blæst og Kuldes Indtrængen
til Legemet, og tillader dog Fordamp-
ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
falinge haves.
Faas i de fleste velrenommerede Triko-
tage- og Herreekviperingsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.
**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Kjøbenhavn, d. 21. Januar 1904.

Indenrigsministeren har i Mandags i Folketinget fremsat et Lovforslag om Rederes Forpligtelse til at meddele statistiske Oplysninger. Forslaget gaar ud paa, at der for danske Skibe, der maaler 20 Register-Tons Brutto eller derover, paahviler Rederen Forpligtelse til i Overensstemmelse med Forskrifter, der nærmere fastsættes af Indenrigsministeren, aarligt at afgive statistiske Oplysninger om den af de paagældende Skibe udførte Fart. For Partrederiers Vedkommende paahviler denne Pligt den korresponderende Reder. — Overtrædelser straffes med Bøder fra 5 til 100 Kr. — Loven træder i Kraft fra 1. Januar 1905. Fra samme Tidspunkt ophæves den i Lov om Konsulatvæsenet af 14. April 1893 § 3, 2det Punktum, ommeldte Anmeldelsespligt for Skibsførere, der indkommer til fremmed Havn for der at losse eller lade.

Dette Lovforslag tilsigter at ophæve den bestaaende Anmeldelsespligt for Skibsførerne til Konsulaterne i fremmede Havne. I Konsulatlovens § 3 fastsættes det jo, at enhver Skibsfører, som indkommer til fremmed Havn for der at losse eller lade, er forpligtet til inden sin Afrejse at tilstille Stedets Konsul eller Vicekonsul en skriftlig Meddelelse, og denne Meddelelse skal indeholde samtlige for Konsulen nødvendige Oplysninger i Overensstemmelse med en herom udarbejdet Formular. Denne Forpligtelse har ofte været byrdefuld for Skibsførerne. I Almindelighed har de jo ikke Forretninger i Konsulatet, der kræver deres Nærværelse der, og som Regel har de vel da tilstillet Konsulatet den omtalte skriftlige Meddelelse gennem Skibets Agent eller Mægler. Der er vel ogsaa en Del Tilfælde, i hvilke Skibsføreren, i en ikke helt urigtig Erkendelse af, at det ikke her drejede sig om et Dokument af højeste Vigtighed, har glemt at afgive denne Meddelelse, eller i hvilke Mægleren eller Agenten har glemt at sende den videre. I hvert Fald er det os bekendt, at adskillige Skibsførere eller deres Redere er blevne mindre behageligt overraskede, naar de nogen Tid efter fik de Mulker, som Loven fastsætter for at undlade at afgive saadan Meddelelse. Den bestaaende Ordning giver altsaa Anledning til en hel Del Bryderi, og den er ogsaa for saa vidt ufuldkommen, som det ofte er umuligt for Skibsførerne at give de Oplysninger til Konsulaterne, der kræves af dem. Det vil derfor blive hilst med Tilfredshed, at denne Anmeldelsespligt bortfalder. I Stedet for faar altsaa Rederne Arbejdet med at give de omtalte Oplysninger, der danner Grundlaget for den aarlige Statistik over vor Handelsflaade og Skibsfart, og Rederne kan jo sikkert ogsaa gøre det lettere og med større Sikkerhed. Naar Lovforslaget gaar ud paa, at de statistiske Oplysninger skal gælde „den af de paagældende Skibe udførte Fart“, da gaar det jo noget videre end Konsulatloven, efter hvilken Oplysningerne kun kan komme til at dreje sig om udenlandsk Fragtfart. Imidlertid tør man sikkert gaa ud fra, at der, ogsaa naar dette Forslag bliver til Lov, af Statsmyndighederne kun vil blive fordret Oplysninger om den udenlandske Fragtfart, idet Myndighederne, saa vidt os bekendt, har Adgang til ad anden Vej at erhverve de fornødne Oplysninger om den indenlandske Fart. At Forslaget omfatter begge Slags Fart,

hidrører formentlig fra, at man har villet holde Vejen aaben til senere fra Rederierne at kunne indhente statistiske Oplysninger af anden Art, som der maatte vise sig Trang til.

Det forelagte Lovforslag synes os endelig, ved Siden af sin almindelige at have en symbolsk Betydning. I gamle Dage var det Skibsførerens Pligt, naar han kom til en fremmed Havn, personlig at melde sig i Konsulatet. Denne Pligt bortfaldt saa ved Loven af 1893, og man indførte den nu bestaaende Forpligtelse til skriftlig Anmeldelse. Nu foreslaas den ophævet, og hermed bortfalder det sidste faste Baand mellem Konsulaterne og Skibsførerne. Dette viser meget tydeligt den Udvikling, der er foregaaet: at Konsulatvæsenet fra at være en Institution, der særlig var til for Skibsfartens Skyld, er blevet en Institution i det almindelige Næringslivs Interesse. Det næste Skridt maa da nødvendigvis være at hæve den eneste faste, men ganske vist ikke uvæsentlige Forbindelse, der endnu er tilbage mellem Konsulatvæsenet og Skibsfarten, nemlig at denne afholder alle Udgifterne ved hint. Og dette Skridt vil man forhaabentlig ikke tøve for længe med at tage.

Den norsk-svenske Generalkonsul i London har i Følge „Kysten“ indberettet følgende:

Der har indenfor Board of Trade været rejst Spørgsmaal om, at Bark „Blenheim“ af Sandefjord, bestemt fra London til Australien, paa Grund af utilstrækkeligt Mandskab skulde hindres i at gaa ud af Havnen. Denne Eventualitet hindredes dog derved, at Kaptajnen, efter Samraad med Board of Trades Besigtelsesmand, forøgede sit Mandskab med to Matroser.

Saavidt jeg ved, er det første Gang, at dette Lands Myndigheder har fundet at burde skride ind mod Føreren af noget skandinavisk Fartøj, endskønt den Lovparagraf, som hjemler dem Ret hertil, daterer sig fra 1897.

Det siges, at Søfartens Repræsentanter her i Landet mere og mere vil bringe de for britiske Redere fastsatte Love i Anvendelse i hele deres Udstrækning overfor udenlandske Fartøjer, uagtet der ikke savnes Stemmer, der erindrer om, at saadan Adfærd er stridende mod international Sædvane og derfor ikke fra Udlandets Side i Længden vil undlade at fremkalde Protester og Gengæld.

Fra „Deutsche Seewarte“ er i Følge „Hamb. B. H.“ udgaaet en Opfordring til Skibsførere, der farer paa Nord- og Østersøen, om at indsende Iagttagelser af Vind-, Vejr- og Strømforhold i disse Farvande, idet det er Meningens derved at samle Materiale til Udgivelsen af en lille Bog, der sammen med et Vejrkort, der udkommer fjerdingaarligt, skal give en Oversigt over Vind-, Vejr- og Dybdeforholdene, Taagehyppighed, Temperatur af Luft og Vand samt Tidevandstabeller og de af Tidevandet foraarsagede Strømninger. I Kortet skal endvidere findes Oplysninger om Lloyds Signalstationer, Stationer for traadløs Telegrafering samt om Stormvarselsignaler. Det paatænkes senere at udvide Kortet, saa at den finske og botniske Bugt medtages.

Maaling af Træladning. Til „Journal of Commerce“ i Liverpool skriver en Skibsreder i Følge „Norges Sjøfartst.“ følgende:

Fra en af mine Kaptajner har jeg modtaget et Brev, hvori han skriver:

Jeg skriver i Dag til Dem angaaende Udtrykket: „inch measure, intake survey“. Den Ladning, jeg indtager, er beregnet paa $1'' \times 3''$ pr. Stykke, men i Virkeligheden er mange Stykker $1\frac{5}{8}'' \times 3\frac{1}{4}''$. Hvorledes er det nu muligt paa den Maade at faa en Ladning, som lønner sig. Lumberen hugges for stor, og man faar næsten 25 Procent Ladning, hvoraf der ikke betales nogen Fragt. Det vilde være til Fordel for Skibsrederne at faa Udtrykket „intake survey“ strøget, og „survey delivered“ indført i Certepartiet. Jeg kan ikke gøre noget ved denne Sag, hverken her eller paa Lossepladsen; thi det hjælper jo ikke at protestere.“

Hertil følger Bladet:

Det fremgaar af, hvad den ærede Indsender har meddelt, at han i dette Tilfælde er meget uheldig stillet, og det er vanskeligt at sige, om det vilde være nogen Nytte til at rejse Protest mod Afskibernes Handling. Dersom nemlig Certepartiet bestemmer „intake survey“, og intet kan gøres hverken paa Laste- eller Losseplads, har Rederne intet andet at gøre end at paalægge Kaptajnen at protestere mod at tage Stykker om Bord, der bevislig er større, end de skulde være, og tillige faa fastslaaet Maalet paa den indtagne Ladning for paa Grundlag heraf at kunne protestere. Vi tror næppe, Afskiberne vil gaa ind paa Strykning af Udtrykket „intake survey“ og i Stedet faa indført „survey delivered“, dog kunde det nok være muligt og et Forsøg værd. Kom Sagen for Retten, føler vi os imidlertid overbevist om, at Afgørelsen vilde blive i Redernes Favør.

Lasteplads eller Lastepalder. I „Shipp. Gaz.“ for 30. Decbr. fremkommer et Skibsrederfirma med følgende Spørgsmaal: I Følge et Certeparti blev vort Dampskib, medens det lossede en Ladning Kul i Port Said, af MalmbeFragerne beordret til at gaa til Seriphos (Grækenland). Specielle Lastningsinstruktioner skulde som sædvanlig blive givet af Befragtningsagenterne ved Ankomsten til den græske Havn. Da Skibet var færdig med Karantænen i Piræus, blev det beordret til at laste i Condauros paa Øen Seriphos. Under Lastningen her erklærede imidlertid Afskiberne til Kaptajnen, at de ikke kunde skaffe fuld Ladning, men forlangte, at Skibet skulde gaa til Abyssalos, der ogsaa ligger paa Øen Seriphos, for at komplettere Ladningen. Kaptajnen samtykkede heri paa Betingelse af, at Abyssalos blev at betragte som en anden Lastepalder, at den blev betegnet som saadan i Konnossementet, og at han saaledes beholdt det i saadant Tilfælde i Certepartiet bestemte Fragttillæg af 6 d. pr. Ton. Alt dette blev gjort; men da Dampskibet ankom til Lossepladsen, nægtede Befragterne at betale de 6 d i Fragttillæg, idet de paastod, at hele Øen Seriphos kun var en Lastepalder uden Hensyn til, om Lasten indtoges paa et eller flere Steder paa Øen. Har Befragterne Ret, eller er vi berettiget til at erholde en Ekstrafragt af 6 d pr. Ton.

Bladet svarer: I Følge Certepartiet skulde Skibet gaa til en eller to Havne, og der nævnes da Seriphos og andre Øer eller Havne. Der er i Certepartiet nævnt en vis Fragt, hvis Skibet lastede i en Havn, og 6 d i Tillæg, dersom Lasten indtoges i to Havne. Skibet lastede to Steder paa Øen Seriphos, og Spørgsmaalet bliver altsaa, om dette kan betragtes som Lastning i en eller to Havne. Det Faktum, at Seriphos er nævnt som en Lastepalder, synes ikke tilstrækkelig til at kunne anse hele Øen som én Lastepalder efter den Mening, som maa lægges i Certepartiet. I Følge dette skulde Skibet laste i én eller to Havne, men nu er Condauros én, og Abyssalos en anden Havn, der ligger c. 5 Kml. fra hinanden, og med dette for Øje, er det ikke let forstaaeligt, at

nogen kan betegne dette som én Havn. Det er derfor vor Mening, at de 6 d. i Ekstrafragt kan kræves. Der er imidlertid Mulighed for, at Seriphos i kommerciel Henseende anses som én Havn, men Bevisbyrden maa i saa Tilfælde paahvile Befragterne.

Hvad der kan forlanges af en tysk Dampskibsmatros. I den nautiske Forening i Hamburg blev der for nogle Dage siden forelagt følgende Meddelelse om en mærkelig Dom, der kort Tid forinden var fældet af den derværende Sørret. Føreren af et Dampskib havde nedsat en Matros i Hyre, fordi han ikke forstod sig paa sit Arbejde, uden dog samtidig at fratage ham Stillingen som Matros. Den paagældende Mand bragte Sagen frem for Sørretten, der kom til det Resultat, at Matrosen kunde gøre Fordring paa sin fulde Hyre, selv om han var bleven degraderet fra sin Stilling som Matros, idet der efter Rettens Mening ikke kan forlanges andet af en Dampskibsmatros, end at han skal kunne styre og gøre Sejl fast.

Denne Afgørelse har vakt nogen Opmærksomhed. „Hamb. Børsenh.“ gør med Rette gældende, at tyske Dampere paa ingen Maade kan være tjente med Matroser, der muligvis ikke er i Stand til at udføre selv det simpleste Stykke Skibmandsarbejde.

Udenrigsministeriet meddeler:

Slagsmaal med Kniv i engelske Havne. I Anledning af, at de engelske Domstole atter har maattet beskæftige sig med et Tilfælde, hvor en dansk Sømand var sigtet for i Fuldskab at have trukket Kniven, ønsker Konsulatet i Newcastle at advare danske Søfolk mod sliq Adfærd i engelske Havne. Særlig gør Konsulatet opmærksom paa, at Drukkenskab ikke betragtes som en Undskyldning, og at Benyttelse af Kniv i Slagsmaal straffes overordentlig strængt, da Domstolene vil have gjort en Ende paa den Uskik at trække Kniven, der synes at være i Færd med at brede sig blandt berusede Søfolk. Eksempelvis kan nævnes, at en dansk Sømand for et Par Aar siden i Newcastle idømtes 5 Aars Tugthus for i Drukkenskab at have tilføjet et andet Menneske et lettere Saar, og det endskønt han iøvrigt skildredes som en retscaffen ung Mand.

Rusland for Russerne. Siden Storfyrst Alexander Michailowitsch blev Forstander for den nyoprettede Afdeling for Handelsflaaden og Havnene, har den russiske Søfartslovgivning saa vel som alle andre Forholdsregler, der berører Ruslands Skibsfartsinteresser, antaget en stedse mere udelukkende russisk Karakter. Storfyrsten har saaledes for nogle Uger siden fremsat et Forslag til Lov, i Følge hvilket det skal være absolut forbudt at anbringe udenlandsk Kapital i russiske Handelsskibe. I Følge Meddelelse fra St. Petersburg skal allerede forskellige udenlandske Regeringer have modtaget officiel Meddelelse om dette ejendommelige Lovforslag. Som Motiv for sit Forslag har Storfyrsten anført, at en saadan Udelukkelse af udenlandsk Kapital i russiske Skibe var nødvendig paa Grund af den forøgede Statsunderstøttelse for russiske Handelsskibe, som han haaber snart at kunne gennemføre. Imidlertid forandrer denne Oplysning paa ingen Maade den Kendsgerning, at den ikke alene medfører Fare for udenlandske Interesser, men ogsaa, og ikke mindst, for Udviklingen af den russiske Skibsfart. I Følge dette Lovforslag, som rimeligvis vil gaa igennem og faa kejserlig Sanktion, vil Retten til at føre russisk Flag udelukkende forbeholdes russiske Under-saatter. Alle Firmaer og Selskaber, der driver Skibsfart,

maa saaledes udelukkende bestaa af russiske Statsborgere. Udlændinge, der har nogen Del i saadanne Selskaber, maa have solgt den inden 3 Aar. De kan i denne Tid ganske vist faa deres Andel i Fortjenesten, men de har ingen Indflydelse paa Ejendommens Forvaltning. I selve Rusland er Lovforslaget blevet energisk bekæmpet og særlig er det fremhævet, at en saadan Lov ikke maatte gives tilbagevirkende Kraft, det vil sige, at den ikke skulde berøre de allerede eksisterende Selskaber.

(Norges Sjøfartst.).

Om den spanske Transportafgift meddeler d'Hrr. Raymunde & Co. i Alicante Sh. Gaz. følgende: Da vi ser, at der hersker forskellige Opfattelser med Hensyn til, om det er Skibsrederen eller Købmanden, der skal betale den spanske Transportafgift, vil det maaske have Interesse at faa Oplysning om Resultatet af en Retssag angaaende dette Spørgsmaal. Der ankom hertil to Dampskibe med Kulladning, og Modtagerne nægtede at betale Transportafgiften, da der ikke i Certepartiet fandtes nogen særlig Klausul herom. Sagen gik til Retten, og Resultatet var, at Modtagerne dømtes til at betale Afgiften.

Som det vil erindres, faldt der i afvigte December Maaned Dom ved Højesteret i Sagen „La Coquette ktr. Norge“, Kaptajn Knudsen, ved hvilken Dom Kaptajn Knudsen, nu hans Arvinger, frifandtes for at betale Erstatning til de ved Katastrofen omkomne franske Fiskeres Efterladte.

Imidlertid har, i Følge „Børsen“, afdøde Kaptajn Knudsens Arvinger, hans gamle Moder og hans Søskende, for at vise deres Sympati for de fattige Fiskeres Efterladte, gennem deres juridiske Konsulent, Sagfører Villiam Nielsen, til Overretssagfører Fr. Høst som Sagfører og Befuldmægtiget for de franske Fiskeres Efterladte fremsendt Tilbud om at ville udbetale et Beløb af 10,000 Frcs. til Fordeling imellem disse.

Dette smukke Tilbud vil sikkert vække Glæde hos de fattige Fiskerfamilier i Bayonne, der var meget skuffede over ikke at faa tilkendt Erstatning for Tabet af deres Forsørgere, saa meget mere, som der allerede foreligger mange Domme fra Udlandet, ved hvilke danske Sømands Efterladte har faaet Erstatning i lignende Tilfælde.

Ministeriet for offentlige Arbejder har ansat Kaptajn M. Schmidten, Det forenede Dampskibsselskabs Superintendent i New York, som Direktør i Kjøbenhavns Frihavn. Det er den ene af Direktørposterne i Frihavnen, der har staaet ledig siden Direktør Hages Død i Sommeren 1902, der hermed er besat, medens den anden vedblivende beklædes af Direktør Thielsen.

Kaptajn Schmidten sejlede i sin Tid, efter at være bleven Styrmand, med Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Skibe. Han indtraadte derefter som Skibsfører i Det jysk-engelske Dampskibsselskabs Tjeneste og sejlede gennem flere Aar i Fart mellem udenlandske Havne. Han overtog derefter Petroleumsselskabets Damp „Christine“, der gik i regelmæssig Fart mellem New York og Kjøbenhavn, og førte den, indtil han indtraadte i Thingvallaselskabets Tjeneste som dets Superintendent i New York. Efter Selskabets Opløsning vedblev han at repræsentere Thingvallaskibenes Rederi derovre, indtil han ved Skibenes Overgang til Det forenede Dampskibsselskab blev dets Superintendent. I denne Stilling har Kaptajn Schmidten med stor Energi og Dygtighed arbejdet for Udviklingen af den direkte Dampskibsforbindelse mellem Kjøbenhavn og New York, og han har

haft den Tilfredsstillelse at se Det forenede Dampskibsselskabs Linje naa saa vidt, at den nu, efter Anskaffelsen af de tre store Passagerdampere, delvis arbejder med fuldt ud tidssvarende Materiel. Af de mange danske Skibsførere, Kaptajn Schmidten er kommen i Forbindelse med i sin Stilling i New York, er han i høj Grad afholdt paa Grund af den Elskværdighed og Imødekommenhed, han stedse har vist dem.

Kaptajn Schmidten træder nu her hjemme ind i en smuk og betydelig Stilling, som han har særlig gode Betingelser for at udfylde, og Efterretningen om hans Valg til Direktør i Frihavnsselskabet vil sikkert blive modtaget med almindelig Tilfredshed.

Siam — Andrea Vagliano. Som bekendt blev det østasiatiske Kompagnis Dampere Siam ved alle 3 Instanser i England kendt skyldig i Sammenstødet med Andrea Vagliano. Den engelske Dom tilkender imidlertid i saadanne Tilfælde ikke den skadelidende noget bestemt Beløb, men Fastsættelsen af det Beløb, som den skyldige skal udrede, overlades til en saakaldet Registrar.

Denne „Registrar“ prøver de fremsendte Fordringer og anerkender, nedsætter eller forkaster disse. „Registrar“ Afgørelse kan imidlertid bringes for Retten af den Part, der maatte være misfornøjet med den, og i nærværende Sag fandt Andrea Vaglianos Rederi, at „Registrar“ havde sat Værdien af Andrea Vagliano, der som bekendt sank, altfor lavt. Det indankede derfor Afgørelsen for Admiralitetstretten og hævdede, at det var en for lav Ansættelse, som „Registrar“ havde gjort ved at ansætte Skibet til en Værdi af £ 10,650, medens Rederiets Fordring lød paa lidt over £ 14,000. Admiralitetstretten afviste imidlertid Rederiets Klage over Afgørelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder sin aarlige Generalforsamling paa Tirsdag d. 26. ds. i Kolding. Vi henviser til omstaaende Bekendtgørelse.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Vort Fyrvæsens Udvikling i det kommende Tiaar.

En Kommission, bestaaende af Direktøren for Admiralitetsdepartementet, Direktøren for Søkortarkivet og Fyrdirektøren, der var nedsat af Marineministeriet for at overveje og give en Fremstilling af den Maade, hvorpaa Fyrvæsenet bør udvikles for at kunne holde Skridt med Tidens Krav, har i Slutningen af forrige Aar afgivet sin Betænkning.

Vi skal i det følgende med nogle Forkortelser give de i Betænkningen stillede Forslag med tilhørende Motiver:

Ved Drøftelsen af de Forbedringer ved vore Farvandes Belysning og Forsyning med Taagesignaler, som vi formener at burde foreslaa, er der selvfølgelig taget Hensyn til foreliggende Andragender og Henstillinger.

Under vore Overvejelser er samtlige danske Farvande blevne gennemgaaede, og vi har herefter delt de Foranstaltninger, vi kan anbefale, i tre Grupper, nemlig:

- A. Anlæg og Forbedringer, som kommer den store gennemgaaende og internationale Trafik i vore Farvande til Gode.
- B. Anlæg og Forbedringer, som væsentlig kommer den indenrigske Fart til Gode, og
- C. Anlæg, som kun kommer en enkelt Havn til Gode.

Forøvrigt er den hidtil almindelig fulgte Regel fastholdt, at Marineministeriet kun kan paatage sig Belysning af vigtigere Gennemsejlingsfarvande samt Belysning ind til beskyttet Ankerplads, medens Belysning af de andre Farvande, der alene tjener som Havneindsejling, saavel som Belysningen af selve Havnen, maa paahvile vedkommende Havneejere (kommunale eller Stats-Myndigheder).

ad A.

1. Fyranlæg mellem Blaavandshuk og Bovbjerg Fyr.

Om det end maa siges, at Skibe, som navigerer omhyggeligt, kan undvære et Fyr paa dette Sted, er det dog imod almindelig fulgt Kutyme at lade en saa lang Kyststrækning ligge ubelyst i et saa befærdet Farvand som Nordsøen. Man maa derfor anbefale at bygge et Fyr ved Søndervig eller muligvis sydligere, ved Søndre Lyngvig.

2. Forandring af Bovbjerg Fyr til et Fyr med Formærkelser samt Forstærkning af Fyret.

Dette Fyr er som fast Fyr utidssvarende, idet det lyser svagt og lader sig forveksle med andre Lys. Da det ikke er noget Anduvningsfyr, formenes det, at man her kun behøver at ombytte den nuværende Brænder med en Glødelysbrænder og anbringe roterende Skærme, saaledes at Fyret kommer til at vise fast Fyr med Formærkelser.

3. Fyranlæg i Jammerbugten ved Bulbjerg.

Dette Fyr vil fuldstændiggøre Kystbelysningen mellem Hanstholm og Rubjerg Knude Fyr, og samtidig vil man ved Anbringelsen af et Bifyr gøre det muligt for Fiskerbaade og Kuttere at søge Læ bag Grunden Bragerne, hvorom der gentagende har været andraget.

4. Forandring af Hirshals Fyr til et kraftigt Blinkfyr samt Fornyelse af Taagesignalapparatet.

Hirshals Fyr er efter Hanstholm Fyr vort vigtigste Anduvningsfyr. Det nuværende Apparat, som skriver sig fra 1863, er langt fra tidssvarende, idet det er svagt lysende mellem Blussene, der kun gentager sig med 2 Minutters Mellemlum. Det har tidligere været paatænkt at forandre Fyret til elektrisk Fyr, men efter de store Fremskridt, der er gjorte i de senere Aar paa Fyrteknikens Omraade, maa man anbefale, at Fyret underkastes den langt mindre bekostelige Forandring til et kraftigt Blinkfyr med Glødelysbrænder.

5. Forandring af Skagens Fyr til et kraftigt Blinkfyr.

Hvad der er sagt om Bovbjerg Fyr, gælder ogsaa om Skagens Fyr, men paa Grund af dette Fyrs fremskudte Beliggenhed bør det forsynes med et nyt og kraftigt Apparat. Det har ogsaa været paatænkt at forandre Skagens Fyr til elektrisk Fyr, men man mener ligesom ved Hirshals Fyr at kunne anbefale, at Fyret forandres til et almindeligt, kraftigt Blinkfyr med Glødelysbrænder.

6. Forbedring af Belysningen af Kattegats Vesterrende med derunder hørende Arbejder.
 - a. Bygning af et Fyrskib til Udstationering ved Østre-Flak.
 - b. Bygning af en Fyrbaake Syd for Kobbergrund.
 - c. Bygning af en Fyrbaake ved Søndre-Rønner.

I Forhold til den betydelige Udgift, Vedligeholdelsen og Driften af en Fyrskibsstation medfører, maa det siges, at Kobbergrund Fyrskib ikke yder tilstrækkelig Nytte; derimod vil et Fyrskib udlagt ved Østre-Flak være til stor Lettelse ved Besejlingen af Kattegats Vesterrende Sønden for Læsø-Rende, hvor Strømsætning og Mangel paa Belysning i høj Grad vanskeliggør Sejladsen. Det foreslaas derfor, at Kobbergrund Fyrskib inddrages og erstattes med et Baakefyr, og at et Fyrskib forsynet med Taagesignal udstationeres ved Østre-Flak.

Til yderligere Lettelse for Besejlingen af Læsø-Rende foreslaas det derhos at anlægge et Baakefyr paa Søndre-Rønner; dette Fyr vil særlig faa Betydning for den gennemgaaende Trafik i Kattegats-Vesterrende, naar Fyrskibene er inddragne for Is; men tillige vil det være til stor Vejledning for Sejladsen Syd om Læsø, for de mange Fiskerkuttere, som færdes her.

Fra Fiskeskippere foreligger der et Andragende om et Fyr paa Silde-Røn, Syd for Læsø; men da et Fyr paa dette Sted maatte siges ikke at være til næneværdig Nytte for den almindelige Trafik, kan vi ikke anbefale dette Anlæg.

7. Fornyelse af Spodsbjerg Fyrs Fyrapparat og Lanterne.

8. Forbedringer ved Belysningen i Drogden.

- a. Forstærkning af Nordre-Røse Fyr samt dets Omdannelse til et Vinkelfyr.
- b. Bygning af et Fyr med Taagesignal ved Kvartus-Grund til Aflysning af det nuværende Fyrskib.
- c. Bygning af et Baakefyr paa Knollen til Aflysning af Lystønden.

Ved Omdannelse af Nordre-Røse Fyr til et Vinkelfyr vil Sejladsen gennem Drogden og Hollænderdybet lattes betydeligt. I Fyret kan der nemlig indlægges en Sejlvinkel gennem Hollænderdyb, og da Fyret ligger 2 Kvartmil nærmere herved end de nuværende Dragør Ledefyr og tilmed faar betydelig større Lysstyrke, vil det i usigtbart Vejr slaa meget bedre igennem end de nuværende Fyr, over hvis Mangel paa Lysstyrke der ofte klages. Endvidere vil der i Fyret kunne indlægges Sejlvinkler gennem selve Drogden og Farevinkler over Grundene paa Amager og Saltholmssiden, hvad der særligt for krydsende Sejlskibe vil være en stor Lettelse.

Naar Nordre-Røse Fyr er forandret paa denne Maade, vil Dragør Fyr kunne nedlægges.

Ved at bygge et Fyr med Taagesignal paa Kvartus' Grund til Aflysning af Drogdens Fyrskib opnaas den Fordel, at Fyret bliver kraftigere og ikke savnes under Isforhold. Hertil kommer, at man ved Anlæg af dette Fyr undgaar at anskaffe et nyt Fyrskib til Udlægning i Drogden, hvad man i modsat Fald om nogen Tid vilde have set sig nødsaget til.

Endelig skal man tilføje, at hvis en eventuel uddybet Rende over Dragør Bro kan gives Retning imod Fyret, vil en god Belysning af en saadan Rende kunne opnaas ved et Bifyr i Fyrbygningen.

Ved den foreslaaede Bygning af et Baakefyr paa Knollen til Aflysning af den nu bevilgede Lystønde opnaas ligeledes den Fordel, at Belysning af Grunden ikke paavirkes af Is.

9. Anlæg til Lettelse af Sejladsen gennem Store Bælt, særlig i Taage.

- a. Anlæg af et kraftigt Blinkfyr med Taagesignal paa Langelands Sydende tæt Nord for Kjels Nor Fyr.
- b. Taagesignal ved Knudshoved.
- c. Anlæg af et Sirenetaaagesignal ved Romsø Fyr.
- d. Anlæg af et Sirenetaaagesignal ved Revsnæs Fyr.
- e. Anlæg af en Fyrbaake paa Falske-Bolsaks.
- f. Anskaffelse af en Fløjtetønde til Udlægning ved Sejrsø NV.-Rev.

Den nuværende Belysning af Langelands Sydpynt er meget mangelfuld, idet Hovedfyret, Fakkebjerg Fyr, ligger en Kvartmil inde i Landet og er et meget gammel-dags, svagt, fast Fyr, hvis Apparat skriver sig fra 1834. For imidlertid at bøde noget herpaa, er der ved Kjels Nor anbragt et lille 6te Ordens Lanternefyr. I Stedet for disse to Fyr foreslaas det at anlægge et tidssvarende Blinkfyr med Taagesignal tæt Nord for det nuværende Kjels Nor Fyr.

Da Fakkebjerg og Kjels Nor Fyr kan nedlægges, naar det ny Fyr træder i Virksomhed, vil de aarlige Drifts- og Vedligeholdelsesudgifter herved kun stige meget lidt, og de berettigede Krav om Forbedring paa dette Punkt blive fuldstændig tilfredsstillende.

De øvrige Poster under dette Hovedafsnit med Undtagelse af Post e. omfatter de Anlæg, som yderligere formenten nødvendige for at muliggøre Taagesejlads gennem Store Bælt. Revsnæs Fyr har ganske vist ikke nogen særlig heldig Beliggenhed for et Taagesignal paa Grund af det langt udskydende Rev, men da der ikke er andre Steder, hvor Taagesignal med Fordel kan anlægges ved den nordlige Indgang til Store Bælt, har vi ment at burde anbefale dette Anlæg som et nødvendigt Led i Vejledningen for Taagesejlads gennem Bæltet.

Ved Knudshoved vil man formentlig kunne indskrænke sig til at anlægge et mekanisk drevet Klokkesignal paa Knudshoved Molen, da Signalet her vil komme til at ligge saaledes, at man kan søge ganske klods ind til det.

Et Baakefyr paa Falske-Bolsaks vil være til megen Nytte for den gennemgaaende Sejlads i Bæltet, ligesom det ogsaa vil faa stor Betydning for den indenrigske Fart.

10. Fyr paa Lollands Sydkyst ved Hyllekrog.

De nødvendige Midler til dette Fyranlæg har i sin Tid været optagne paa Fyrvæsenets Budget, men bevilgedes ikke, da Fyrvæsenets ekstraordinære Byggekonto den Gang ønskedes nedsat til et mindre Beløb end det foreslaaede. Da der saa udstationeredes et tysk Fyrskib i Femer Bælt, formentes det, at Fyranlægget paa Lollands Sydkyst ikke var paatrængende nødvendig. Dette er dog ikke Tilfældet, hvilket bedst ses af det store Antal Strandinger, som har fundet Sted ud for denne Del af Kysten efter Fyrskibets Udlægning. Det maa derfor anbefales snarest muligt at anlægge et Fyr paa dette Sted. Kravet herom er som bekendt i den senere Tid atter rejst fra tysk Side.

11. Nyt Fyrapparat og ny Lanterne til Gødser Fyr.

Det nuværende Fyrapparat, som i 1851 er anbragt paa det i 1802 byggede Fyrtaarn, er et forholdsvis svagt

lysende, fast Fyrapparat og er derfor ikke længere tids-svarende. Det foreslaas derfor, saa snart Forholdene tillader det, at erstatte det nuværende Apparat med et kraftigt Blinkfyr.

12. Nyt Fyrapparat og ny Lanterne til Møens Fyr.

Det nuværende Fyr er et fast Fyr, som oprettedes i 1845 og forstærkedes i 1874. Der er i den senere Tid flere Gange fra forskellige Sider andraget om at faa dette Apparat ombyttet med et godt Blinkfyr, og da disse Andragender bør imødekommes, anbefales det, at Forandringen udføres.

13. Anlæg af et Fyr paa Møens Nordkyst ved Hellehavns-Nakke.

Samtidig med Andragendet om en Forbedring af det nuværende Fyr paa Møen er der andraget om, enten at faa det nuværende Fyr flyttet saaledes, at det kan ses Norden for Klinten, eller at faa et Fyr paa Møens Nordkyst. Da denne Fordring maa siges at være berettiget, foreslaas Anlægget udført. Der kan her anvendes Rotator, saaledes at Fyret kommer til at vise fast Lys med Formærkelser.

14. Fyranlæg med Taagesignal paa Østkysten af Bornholm i Nærheden af Svaneke.

Om dette Fyranlæg foreligger der Andragende fra Bestyrelsen for Bornholms Redningsvæsen, motiveret ved Henviisning til det ikke ringe Antal Strandinger, som i usigtbart Vejr indtræffer paa Bornholms Østkyst. Vi maa anbefale, at Andragendet imødekommes; men det bør dog være en af de Foranstaltninger, som sidst bringes til Udførelse.

15. Forandring af Due-Odde N. Fyr til et kraftigt Blinkfyr med Anvendelse af det nuværende Linseapparat.

Hvad der er sagt om Hirshals Fyr, gælder ogsaa om dette Fyr, da disse to Fyr viser samme Karakter; men da Fyrapparatet til Due-Odde N. Fyr er af en nyere Konstruktion, kan dette med Anvendelse af Halvdelen af det nuværende Linseapparat forandres til et kraftigt Blinkfyr; det anbefales at udføre denne Forandring.

16. Anbringelse af Petroleumsglødebrændere i 20 ældre Fyr.

Disse ny Brændere, der ved Forsøg har vist sig gode, giver et meget intensivt Lys, saaledes at Fyrenes Lysstyrke ved Anvendelse af disse Brændere forøges fra 3 til 5 Gange den nuværende Lysstyrke.

Det anbefales derfor, at denne Foranstaltning efterhaanden udføres i den 10-aarige Periode.

17. Fyranlæg paa Færøerne.

- a. Fyranlæg paa Myggenæs Holm.
- b. Fyranlæg paa Sydspidsen af Sydersø.
- c. Et lille Fyr paa Skanseodden ved Thorshavn.
- d. Et lille Fyr paa Hestø.

Som bekendt findes der for Tiden paa Færøerne kun et stort Fyr, der er beliggende paa Nolsø og bestemt til Anduvning af Øerne Øst fra. Foruden dette Fyr findes der kun en Del Smaafyr, som Vejledning ved Indsejlingen til Trangisvaag, Thorshavn Red, Kongshavn og Kalsø Fjord. Efterhaanden som Sejladsen paa Færøerne er vokset, og da navnlig Sejladsen i den mørke Aarstid, kan denne Belysning ikke mere anses for tilfredsstillende. Fra Stationsskibet er der stillet Forslag om Anlæg af et Fyr paa Myggenæs-Holm til Anduvning af Øerne Vest fra samt om et Fyr paa Sydspidsen af

Syderø med Farevinkel ud over Munken og Fleserne, navnlig af Hensyn til Fiskerskibe samt til Skibe, som søger Trangisvaag. I Forbindelse hermed er der foreslaaet Anlæg af et lille Fyr paa Skanseodden ved Thorshavn for at gøre det muligt for Skibe, der søger ind til eller paa Grund af S.Ø.-lig Kuling oftere kan blive tvungne til at søge ud fra Thorshavn Red om Natten, at komme Nord om Nolsø, idet Strømforholdene ofte umuliggør det for Sejlskibe at komme ud gennem Nolsø Fjord.

Endvidere formenes det, at Myggenæs-Holm Fyr maa suppleres med et lille Fyr paa Hestø eller ved Slettenæs paa Vaagø, for at Skibe, som har anduvet Øerne, ved Hjælp af dette Fyr kan sættes i Stand til at søge ind til Thorshavn eller til Vestman Havn; hvilken Beliggenhed, der skal foretrækkes, kan i sin Tid nærmere overvejes.

Ved de omhandlede Anlæg vil man opnaa en fyldestgørende Belysning af Farvandet omkring Færøerne, og de herom stillede Krav, som formentlig i en nærmere Fremtid maa imødekommes, vil derved blive opfyldte.

ad B.

1. Ny Lanterne til Vejrø Fyr samt Omdannelse af Fyret til Vinkelfyr.

Ved Vejrø Fyr, der er anlagt i 1847, og hvis Fyrapparat blev forstærket i 1867, maa Lanterne og Fyrapparat fornys om nogle Aar. Med Anvendelse af det nuværende Linseapparat fra Gjedser Fyr, vil Fyret kunne forandres til et Vinkelfyr, hvorved Fyret kan gøres lettere anvendeligt, end det nu er, samtidig med at dets Lysstyrke forøges.

2. Forandring af Tunø Fyr til et Vinkelfyr, samtidig med at det forstærkes, samt Anbringelse af et stedse brændende Fyr paa Tunø-Røn.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening foreligger et Par Andragender om, at Tunø Fyr maa blive forstærket og forandret til Vinkelfyr, og da Fyret er meget svagt, og dets Forandring til Vinkelfyr vil lette Sejlsadsen meget betydeligt, saavel Vest om Samsø som Vest om Mejl-Flak, anbefales det at Forandringen udføres, samtidig med at der anbringes et lille, stedse brændende Fyr paa Tunø-Røn.

3. Anlæg af et Fyr med Taagesignal ved Hals-Barre til Afløsning af det der stationerede Fyrskib.

ad C.

Bygning af et Fyrskib til Udlægning uden for Graadybsbarren.

Om Udlægning af dette Fyrskib er der for nylig atter andraget fra Esbjerg med Anmodning om, at Andragendet snarest maa blive imødekommet.

Selvfølgelig vil et Fyrskib uden for Graadybsbarren være til betydelig Lettelse ved Anduvningen af Graadyb, og det vil ogsaa gøre Nytte som Lodsstation; men naar der tages Hensyn til, hvad der alt er gjort for Belysningen af Horns Rev og Graadyb og til den dog forholdsvis ringe Skibsfart paa Esbjerg (der indkommer c. 500 Dampere af samlet Drægtighed c. 250,000 R.-T. aarligt, c. $\frac{1}{11}$ af den til Kjøbenhavn og c. $\frac{1}{2}$ af den til Aarhus indkommende Dampskibstonnage) formenes det dog, at Kravet om et Fyrskib her først kan imødekommes, naar andre og mere berettigede Fordringer om

Forbedringer ved Belysningen i vore Farvande er fyldestgjorte.

Efter at have gennemgaaet, hvilke Arbejder vi foreslaar til Udførelse, har vi overvejet, i hvilken Rækkefølge vi skal anbefale disse Arbejder til Udførelse efter den Vægt, der maa tillægges deres Fuldførelse.

Til at begynde med har vi da delt de foreslaaede Arbejder i tre Grupper. 1ste Gruppe indbefatter de Arbejder, der paa Grund af deres Ønskelighed eller paa Grund af de nuværende Fyrs Tilstand bør udføres først. 3dje Gruppe indbefatter de Arbejder, der bedst kan udsættes, og de resterende Arbejder kommer da i 2den Gruppe.

Det maa dog bemærkes, at praktiske Hensyn har medført enkelte Modifikationer i Rækkefølgen.

1ste Gruppe.

Fyranlæg ved Hyllekrog.
Nyt Fyrapparat til Skagens Fyr.
Forandring af Bovbjerg Fyr.
Nyt Fyrapparat og Lanterne til Gjedser Fyr.
Fyr med Taagesignal paa Langeland ved Kjels-Nor.
Anbringelse af Petroleumsglødebrændere i 10 Fyr.
Forandring af Nordre-Røse Fyr.
Fyranlæg mellem Bovbjerg og Blaavands-Huk Fyr.
Baakefyr paa Kobbergrund.
Forandring af Tunø Fyr og Anlæg af et Fyr paa Tunø Røn.
Taagesignal ved Knudshoved Fyr.
Fyrskib til Udlægning ved Østre-Flak, Kattegat.

2den Gruppe.

Nyt Fyrapparat og Lanterne til Spodsbjerg Fyr.
Fyranlæg paa Færøerne.
Fyranlæg ved Hals-Barre.
Anbringelse af Petroleumsglødebrændere i 10 Fyr.
Fløjtetønde til Udlægning ved Sejrø N.V.-Rev.
Baakefyr paa Falske-Bolsaks.
Forandring af Vejrø Fyr.
Taagesignal ved Romsø Fyr.
Baakefyr paa Søndre-Rønner.
Nyt Fyrapparat og Lanterne til Møens Fyr.
Fyr ved Hellehavns-Nakke.
Taagesignal ved Revsnæs.

3dje Gruppe.

Fyr paa Kvartus Grund.
Fyrskib til Udlægning uden for Graadybsbarren.
Baakefyr paa Knollen i Drogden.
Nyt Fyrapparat og Taagesignal til Hirshals Fyr.
Fyranlæg med Taagesignal paa Bornholms Østkyst.
Fyranlæg ved Bulbjerg, Jammerbugt.
Forandring af Fyrapparatet til Due-Odde N.-Fyr.

Forslaget omfatter ialt Nybygninger og Forandringer til et Beløb af 2,135,000 Kr., fordelt i aarlige Bevillinger paa mellem 220 og 210 Tusind Kr., hvad der temmelig nær falder sammen med de Summer, der i de sidst forløbne ti Aar har været bevilget til ekstraordinære Byggearbejder m. v. paa Fyrvesenets Budget.

Det synes i ikke ringe Grad at være udarbejdet med et aabent Blik for den økonomiske Side af Sagen og omtales af Folketingets Finansudvalg i Finanslovsforslaget paa følgende Maade:

„Udvalget erkender, at den foranstaaende Oversigt over Fyrvesenets fremtidige Udvikling er udarbejdet med megen Omsigt, og det kan derfor ligesom Ministeriet

i alt væsentlig betragte den som Vejledning for, hvad der i den nærmeste Periode bør være Genstand for Bevilling. Men Udvalget maa dog forbeholde Rigsdagens fremtidige Stilling til Sagen, saavel hvad de aarlige Bevillingers Størrelse angaar, som hvad angaar Bestemmelse af den Følgeorden, hvori de forskellige Anlæg bliver at udføre“.

Vore Fiskeres nautiske Uddannelse.

Vi har modtaget følgende:

I de senere Aar har baade Regering og Rigsdag vist Fiskeriet en Interesse, som kun kan glæde enhver Samfundsvæn, og fremfor alt enhver, som lever af denne vigtige Erhvervskilde, og hvad dertil knytter sig. Dette har særlig vist sig ved Fremkomsten af forskellige Love, som skærmer Fiskeriet, og som giver Fiskerne Adgang til Statslaan paa billige Vilkaar. Fiskeriet er da ogsaa undergaaet en betydelig Udvikling. Imidlertid stilles ogsaa stigende Krav til aandelig Udvikling, og dette har vore Fiskere endnu ikke taget tilstrækkeligt i Betragtning.

I Retning af praktisk Dygtighed staar vore Fiskere vel næppe tilbage for andre Nationers. Men et Forspring kan ikke vindes eller hævdes uden boglig Uddannelse; og forøgede Kundskaber vilde mere end noget andet kunne bidrage til at højne hele Standen og til at bringe vore Fiskere frem i forreste Række under Kapløbet med deres Konkurrenter.

Statsmyndighederne har forlængst haft Øjet aabnet herfor, idet de allerede for flere Aar siden har oprettet en Fiskeskippereksamen, særlig afpasset efter Fiskernes Tarv. Denne Eksamen er dog endnu ikke obligatorisk, og derfor er den hidtil bleven benyttet langt mindre, end den egentlig burde. Aarsagen er meget nærliggende; thi at ofre Tid og Penge paa noget, der ikke uomgængeligt er nødvendigt, falder svært for mange, selv om de kan indse, at det vilde være til Nytte for dem.

Den stigende Udvikling af Driften med Hjælpemaskiner i snart alle Fiskefartøjer, baade større og mindre, fordrer imidlertid meget mere af Fiskerne end forhen. Tiden maa fuldt udnyttes Dag og Nat, og Kutterne maa ofte være lang Tid til Søs i betydelig Afstand fra Land. Noget Kendskab til Navigering ved Hjælp af Søkort bliver derfor ikke alene til stor Gavn, men ofte aldeles nødvendigt. Maskinerne, der findes agter i Fartøjerne, indvirker ogsaa stærkt paa Kompasserne, saaledes at disse bliver næsten ubrugelige for Folk, der ikke besidder Kendskab til Deviation.

Under disse Forhold vilde det kun være rimeligt, om enhver, der ønsker at føre et Fiskefartøj af en vis Størrelse (f. Eks. 15 Tons) og forsynet med Hjælpe-maskine, skulde underkaste sig en Prøve, i Lighed med hvad der forlængst fordres af dem, som vil føre Fragtfartøjer.

Naar for Fiskeskippernes Vedkommende de bestaaende Prøver ikke blev gjort obligatoriske samtidig med deres Indstiftelse, da var Aarsagen den, at Fiskeriet paa samme Tidspunkt overgik fra aabne Joller til søgaaende Kuttere. Denne Udvikling skete saa hurtigt, at Myndighederne ikke den Gang turde stille Krav om eksaminerede Førere. Man gik nemlig ud fra, at et saadant Forlangende paa det nævnte Tidspunkt let vilde være bleven alt for hæmmende for Udviklingen, idet en

tilstrækkelig Stab af uddannede Folk dog ikke fandtes og heller ikke kunde tilvejebringes i Løbet af kort Tid. Men siden har Forholdene forandret sig. Bygningen af ny Fiskekuttere har forlængst kulmineret; og i Aarenes Løb har saa mange yngre Kræfter taget Eksamen, at Staten nu godt kunde paabyde, at enhver ny Fører af Fiskekuttere over en vis Størrelse skal have godtgjort ved en Eksamen, at han i al Fald besidder et tilstrækkeligt Kendskab til de Ting, hvorom en Skipper bør vide Besked. En saadan Bestemmelse er saa retfærdig og tidssvarende, at den ej heller kan vække begrundet Modstand hos Fiskerne selv.

Selvfølgelig maatte der ved Overgangen, ligesom tidligere i lignende Tilfælde, tages alt rimeligt Hensyn til de bestaaende ældre Førere, som ved deres Gerning gennem en Aarrække har leveret praktisk Bevis for, at de er Opgaven voksen. Men, som sagt, overfor ny Folk vil den obligatoriske Eksamen absolut være paa sin Plads; og det vilde derfor være ønskeligt, om et saadant Paabud kunde blive udstedt i en nær Fremtid.

T.

Bemanding af Fiskekutternes Motorjoller.

Ved den nylig afholdte aarlige Generalforsamling i Skibsforsikringsforeningen for Frederikshavn's Tolddistrikt fremdrog Formanden, Konsul Christian Cloos, i Følge „Frederiksh. Av.“ følgende Sag, der utvivlsomt fortjener nogen Opmærksomhed.

Det er jævnlige forekommet, at en Motorjolle kun har haft én Mand om Bord ude paa Havet under Vaaddets Udsættelse fra Kutteren, hvilket er ganske uforvarligt, da det gentagne Gange er hædet, at den i Jollen værende Mand er bleven slynget uden Bords af Redskaberne, idet disse sættes ud, naar Jollen er i Fart. Det er ligeledes en Kendsgerning, at disse Motorjoller kun ganske undtagelsesvis er forsynede med Aarer, uagtet det atter og atter forekommer, at Motoren under Brugen har nægtet at gøre Tjeneste, og at de om Bord værende i Jollen har været udsatte for at drive hjælpeløst omkring, fordi de ikke har haft Aarer. Foreningen har allerede tidligere erstattet Skade, som er opstaaet ved en saadan Lejlighed, og adskillige indtrufne Tilfælde er slet ikke bragt til Bestyrelsens Kundskab, fordi Uheldet ikke har medført noget materielt Tab. Mærkeligt nok er der endnu ikke paa denne Maade gaaet noget Menneskeliv tabt, men de forefaldne Begivenheder indeholder dog saa alvorlige Paamindelser, at Bestyrelsen ikke længere tør opsætte at tage Forholdsregler.

Et særligt nærliggende Tilfælde var Tabet af Kutter „Hafnia“s Jolle, som fandt Sted under Anholt d. 30. November. Denne Jolle havde næsten tilendebragt Udsættelsen af Vaaddet og nærmede sig atter den opankrede Kutter, da Maskinen pludselig gik istaa. Efter at de to Mand, der var i Jollen, en Tid lang forgæves havde søgt atter at faa Maskinen i Gang, bestemte de sig til at hale Jollen tilbage til Kutteren ved Hjælp af Vaadredskaberne. Samtidig halede de om Bord paa Kutteren værende Folk ved Hjælp af Motorspillet ind paa Vaaddets anden Arm, for at drage Redskaberne og Jollen til sig. Men tæt ved Jollen tog Tovet Hold og sprang, saaledes at Forbindelsen afbrødes; og da Mørket imidlertid var faldet paa, blev dette Uheld først opdaget af

Folkene i Kutteren, da Indhivningen med Motorspillet var tilendebragt. Fra Kutteren blev derefter afbrændt Blus for at signalisere til Folkene i Jollen; men uagtet disse godt saa Signalerne, kunde de ikke besvare dem, fordi alle deres Tændstikker var opbrugte under Forsøgene paa at sætte Maskinen i Gang igen. Ej heller kunde Folkene i Jollen ro hen til Kutteren, da de ikke havde Aarer. Kutteren lettede da sit Anker og krydsede omkring for at søge efter Jollen, men forgæves. Samtidig drev de to Mænd hjælpeløse omkring i Jollen i en meget farefuld Situation, da der var stærk tiltagende Kuling af NO. med høj Sø.

De prajede forskellige forbisejlende Kuttere, men uden at blive hørt, da disse Fartøjer var til Luvart af Jollen. Endelig var de to Mænd saa heldige at blive bemærkede af Fyrvæsenets Damper „Kattegat“, der fik dem om Bord og tog Jollen paa Slæb. Fiskernes Liv blev saaledes reddet, men Jollen gik tabt, idet den, til Trods for al anvendt Forsigtighed ved Slæbningen, lidt efter lidt fyldtes og sank. Dens Værdi var 1000 Kr.

Efter nogen Drøftelse af Sagen vedtog Generalforsamlingen, at Motorjoller fremtidigt under Brugen skal være bemandede med mindst 2 Mand, samt være forsynede med et Par forsvarlige Reserveaarer, mindst 12 Fod lange, med tilhørende Aaregafler. Den første Del af denne Bestemmelse vedtoges aldeles enstemmigt af alle de til Stede værende, den sidste Del fik samtlige Stemmer mod tre, der foreslog, at det ogsaa skulde være tilladt, i Stedet for egentlige Aarer, at anvende kortere Skovlaarer uden Gafler (saakaldte „paddles“), der efter Forslagsstillernes Mening vilde være fyldestgørende og bekvemme at anbringe om Bord i Jollerne. Det overdroges Bestyrelsen at bringe dette Paabud til Interessenternes Kundskab ved Udsendelse af et Cirkulære.

Forhaabentlig vil dette Paabud finde al ønskelig Støtte ogsaa fra Statsmyndighedernes Side, ikke blot fordi det er en almindelig Forudsætning, at et Fartøj skal være forsvarligt udhalet og bemanded, men ogsaa fordi det er Uret, dersom Fiskerne, der nyder godt af Statens Ulykkesforsikring, udsætter deres Liv for en Risiko, der er ganske overflødig, da den kun skyldes en uberettiget Unladelse af en simpel Forsigtighedsforanstaltning.

Fra Rigsdagen.

Forhandlinger om

Drogdens Uddybning, Afgiften ved Hals og Grønsunds Uddybning.

Ordføreren (Rørdam): Som det vil ses af Betænkningen, har Udvalget enstemmigt indstillet Forslaget om Drogdens Uddybning til næsten uforandret Vedtagelse. Det eneste Ændringsforslag, Udvalget har stillet, gaar ud paa at nedsætte den foreslaaede Sum med 10,000 Kr. Disse 10,000 Kr. skulde have været brugte til Foranstaltninger paa Fyrtaarnet Nordre Røse, men Udvalget har ikke skønnet, at denne Foranstaltning stod i absolut direkte Forbindelse med Drogdens Uddybning, og har derfor ment, at det ikke var nødvendigt at foretage denne Foranstaltning i Øjeblikket. Med Hensyn til den Sum, som foreslaas anvendt til dette Øjemed, skal Udvalget erkende, at det har været inkompetent til at bedømme, om den var passende eller ej. Det er ganske overordentlig vanskeligt at bedømme saadanne store Uddybningsforetagender. Der skal uddybes et Løb, som er 500 Alen bredt og 700 Alen langt, og hvori der findes en ganske overordentlig stor Masse Sten; paa Grundlag af de foreliggende detaillerede Oplysninger har vi imidlertid ment, at

den foreslaaede Sum staar i et rimeligt Forhold til de dermed forbundne Bekostninger.

Med Hensyn til det Spørgsmaal, som er blevet rejst, hvorvidt der burde kræves Bidrag af Kjøbenhavns Kommune til denne Foranstaltning, har Udvalget enstemmig erkendt, at der ikke var Grund til at foreslaa noget saadant, da man har ment, at det var et internationalt Gennemsejlingsfarvand, og at det var Statens Pligt at holde saadanne internationale Gennemsejlingsfarvande i behørig Orden. — Men paa den anden Side har Udvalget gjort nogle Henstillinger til Marineministeren, som ganske vist ikke staar i direkte Forbindelse med det foreliggende Forslag, men som dog kan have nogen Sammenhæng dermed. Da Uddybningen af Hals Barre i Limfjorden i sin Tid foretoges paa Aalborg Havns Bekostning, medførte dette, at Skibe, der passerede Barren, maatte betale en Afgift. Denne Afgift faldt til Dels bort ved Lov af 26. Marts 1898, men der bestaar dog endnu en Afgift til Aalborg Havnevæsen af 3 Øre pr. Register-Ton for Skibe, der passerer Hals Barre. Der er nu indsendt et Andragende til Regering og Rigsdag fra Thisted Byraad, Thisted Amtsråd, Lemvig Byraad, Holstebro Byraad, Skive Byraad, Nykøbing p. M. Byraad, Nibe Byraad, Løgstør Byraad og Vestervig-Agger Sogneraad om, at denne Afgift maa falde bort. Udvalget mener, at det vilde være rigtigt, om Afgiften blev ophævet, da man ogsaa maa betragte Løbet ved Hals Barre som et Gennemsejlingsfarvand, nemlig til Limfjordsbyerne.

Udvalget har ligeledes ment, at der burde foretages en anden Foranstaltning ved et internationalt Gennemsejlingsfarvand, nemlig en Uddybning af Grønsund, der jo ogsaa er Gennemsejlingsfarvand, nemlig fra Østersøen til Store Bælt, altsaa lige saa godt kan kaldes et Gennemsejlingsfarvand som Drogden. Hvis det bliver uddybet til en passende Dybde, f. Eks. mindst 18 Fod, er der ikke Tvivl om, at det vilde blive et ganske overordentlig stærkt benyttet Gennemsejlingsfarvand, navnlig efter at det er blevet saa godt belyst som i de senere Aar. En stor Mængde Skibe, som nu enten gaar igennem Sundet eller Sonden om Lolland, vilde sikkert kunne søge den Vej. Det har en vis Betydning for Danmark, at vi holder vore internationale Gennemsejlingsfarvande i god Orden. Ogsaa for den paagældende Landsdel vilde sikkert en saadan Uddybning have stor Betydning, thi adskillige af de Skibe, der da vil gaa igennem Grønsund, vil sikkert stoppe i Stubbekjøbing og bruge den som Proviantstation, Kulstation o. s. v. Derfor har vi ment, at det vilde være af megen Betydning for de paagældende Landsdele, samtidig med at det var en Lettelse for Sejladsen. Udvalget har derfor ment at burde opfordre den højtærede Marineminister til at overveje dette Spørgsmaal.

Idet jeg i det hele anbefaler Lovforslaget til det høje Tings Vedtagelse, skal jeg hermed slutte. Jeg tror, at den Foranstaltning, som her bliver foretaget ved at uddybe Sejløbet over Dragør Bro i Drogden, vil have sin store Betydning for Sejladsen gennem Øresund. Efter de Oplysninger, som har foreligget for Udvalget, har den Dybde, der nu er, og den Omstændighed, at der er Sten i Løbet, medført meget betydelige Udgifter for enkelte Dampskibe, der er løbne paa Grund der. Jeg tillader mig derfor at anbefale Forslaget med det stillede Ændringsforslag til det høje Tings Velvilje.

Marineministeren (Jøhnke): Jeg kan kun udtale min Tak for den Tilslutning, som det foreliggende Lovforslag om Tilvejebringelsen af et 24 Fods Løb over Dragør Bro i Drogden har fundet hos det ærede Udvalg.

Jeg skal tiltræde Ændringsforslaget til § 1.

I Anledning af, hvad der i Udvalgets Betænkning er anført angaaende Limfjordsforholdene, skal jeg bemærke, at Limfjorden ganske vist kan betragtes som et Gennemsejlingsfarvand. Dens Vedligeholdelse, Uddybning, Afmærkning m. m. maa derfor paahvile Staten, men selvfølgelig kun i den Udstrækning, hvor det tjener alle de ved Fjorden liggende Byer og kommer dem til Gode. Derfor har Staten ogsaa bekostet Limfjordens Uddybning til 18 Fod, men den større Uddybning paa Hals Barre, der kun kunde komme Aalborg til Gode, maatte betragtes som et kommunalt Anliggende,

hvor Ministeriet derfor ikke uden at skabe et uheldigt og kostbart Præcedens kunde komme til at træde til. Nu har Staten fra 1. April 1901 overtaget Vedligeholdelsen af den en Gang uddybede Barre ved at give Aalborg Kommune et aarligt Tilskud af 25,000 Kr., for at Barreafgiften kunde opføre. Denne bortfaldt da fra samme Dag, hvorimod Baakeafgiften, som den ærede Ordfører talte om, maatte bibeholdes, fordi Aalborg Havn havde Berettigelse til at opkræve denne Afgift. Aalborg Havns Ret til at opkræve denne Afgift ligger i, at Aalborg i sin Tid overtog Forpligtelsen til Pasning og Vedligeholdelse af Egense Baaker, Hals (østlige Vinkelfyr) og Blødens Pæle (en Art Vinterhavn eller Fortøjningsplads). For mig er der ikke Tvivl om, at saavel Baakerne som Fyret og denne Vinterhavn, hvis der overhovedet nu kan tillægges den nogen Betydning, er et Apparat, som kommer ikke alene Aalborg Havn, men hele Skibsfarten paa Fjorden til Gode, og ikke blot det enkelte Sted, og der vil derfor fra Ministeriets Side blive vist enhver Imødekommenhed, for at ogsaa denne Baakeafgift kan blive hævet. Der vil saaledes ikke være noget i Vejen for, at vi overtager den nødvendige Vedligeholdelse og Pasning af Egense Baaker og af det omtalte Fyr o. s. v., selvfølgelig mod, at vi faar Udgifterne refunderede paa Finansloven.

Som det fremgaar af Udvalgets Betænkning, har det foreliggende Lovforslag givet Udvalget Anledning til at bringe Spørgsmaalet om Uddybning af Grønsund frem, ved hvilken, som udtalt af Udvalget, Vejen fra Østersøen til Gennemsejlingsfarvandet Store Bælt meget vilde kunne afkorte's og det skal tilføjes, at Uddybningen i høj Grad vilde komme de sjællandske og lolland-falsterske Byer til Gode. Tanken om Grønsunds Uddybning er ikke ny. Der har i tidligere Aar været foretaget ret omfattende Undersøgelser saavel af Strømforholdene som af Bundforholdene, og for Bundforholdenes Vedkommende er der foretaget en stor Del Boringer saavel i Farvandets Midte paa den saakaldte Tolke Barre som i dets nordlige Del. Disse Undersøgelser har været saa omfattende, at der derpaa utvivlsomt kan tilvejebringes de nødvendige Overslag over Uddybningen, og da Ministeriet i Tilslutning til Udvalget anser Uddybningen for at være af meget stor Betydning, skal jeg ikke undlade at følge Udvalgets Opfordring til at tage Spørgsmaalet under nærmere Overvejelse og, saa snart Omstændighederne maatte tillade det, fremsætte Forslag til Lov i denne Henseende for den høje Rigsdag.

Ved tredje Behandling vedtoges Forslaget om Drogdens Uddybning enstemmigt og er saaledes færdigt fra Folketinget.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet er ikke undergaaet nogen videre Forandring i den forløbne Uge, men Udsigterne til en snarlig Bedring er ikke saa gode som for en Uge siden. De truende Udsigter til Krig mellem Rusland og Japan havde bragt Kornpriserne i Vejret, hvilket igen havde indvirket favorabelt paa Fragtraterne. Imidlertid er Kornpriserne atter faldne paa Grund af de mere beroligende Meddelelser fra Østen, og med disse falder ogsaa Fragterne. River Plate har opsat Befragtningerne, hovedsagelig paa Grund af Strejken i Buenos Ayres, men denne skal nu være saa godt som tilendebragt, og der kan sandsynligvis snart ventes store Befragtninger fra den Kant igen. Alle de øvrige Markeder indskrænker udelukkende Befragtningerne til prompt.

Det østlige Marked er atter denne Uge lidt bedre. Burmah har gentaget 22/6 à 23/9 O. C., medens der for Februar Afskibning betales 16/ til Japan, mod tidligere 14/, for Januar Afskibning. Kurrachee betalte 15/6 til udsøgt Havn for en Februar Baad, men der udbydes kun faa Laster til Evropa.

Sortehavet er fremdeles fast, dog har der ikke været sluttet saa livligt som forrige Uge. Fra Odessa betales 8/6 til udsøgt Havn, Novorossisk og Sulina har betalt 8/9 à 9/3 til L. H. A. R. for „handy“ Baade.

Middelhavet er omtrent som sidst. For Fosfat betales 6/ Bona/Dublin, for Erts 7/9 Ergasteria/Antwerpen, 5/9 Porman/Middlesbro, 7/ Limiona/Glasgow (6,000 Tons), alle med „free despatch“, fra Bilbao betales 4/6 til Rotterdam og for Esparto 11/ Arzew/Glasgow, 11/ Almeria/Grantan.

Nordamerika viser fremdeles stor Mangel paa Laster, og det er forbundet med store Vanskeligheder at skaffe Last for Januar Afskibning, selv til de tarveligste Rater. Pr. Februar er Forholdene lidt bedre. For Træ betales 81/3 fra Mobile til Sunderland, 40/ Miramichi/U. K. for fire Rejser (900 Stds. Baad).

La Plata har været livløs, sidst betalte Rate fra San Lorenzo Grænsen var 18/6 U. K. eller Kont. for Februar/April Afskibning, 19/6 prompt.

Østersøen er om muligt endnu tarveligere end for en Uge siden. Reval noterer Fres. 17 til Dunkirk eller Ghent for Hør, 10¹/₂ d. Hvedebasis, 14/ Hør til Leith. Ved Anlægning kan nu faas 7¹/₂ d. à 8 d. Havrebasis til London eller Rotterdam fra Libau. Windau har intet at byde paa undtagen for Smaadampere til Danmark eller Sydsverrig, hvorfor noteres Rm. 10/12 Rugbasis.

Kulfragterne er uforandrede lave fra Forthet, skønt der er gjort en Del Forretning. Der blev for Maj Afskibning betalt 4/, og for Rejser over Saisonen 4/1, til Kronstadt; for Rejser over Saisonen til 16 Fods dansk Havn betales 4/7¹/₂. Endvidere sluttedes som følger: 4/4¹/₂ Helsingør (950 Tons), 4/1¹/₂ Tuborg, 4/2 Carls-crona, 3/10¹/₂ Neufahrwasser, 5/3 Genua. Fra Tynen har der været fragtet livligt til Middelhavet, der betales 6/4 à 6/6 Barcelona, 5/6 à 5/9 Genua, Savona, Spezzia, 5/6 Neapel, 6/6 Venedig, 5/9 Aleksandria. Wales Markedet er svagere, der betales sidst fra Cardiff, Newport eller Swansea 5/9 Genua eller Savona, 5/6 à 5/10¹/₂ Aleksandria, 5/9 Port Said, 10/ Aden, 10/3 Colombo, 22/6 à 24/ Japan, 8/ à 8/6 Rio de Janeiro, 7/ Monte Video, Buenos Ayres, La Plata.

Fragtmarkedet for Smaasejlere er for Tiden ret stille.

ab Kønigsberg noteres pr. Foraar 15 à 16 Mark pr. 2,500 Kilo Rugbasis/Oljekager til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne.

ab Stolpemünde pr. straks 6 Mark pr. Ton Havre, 4 à 4¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Danmark eller Sundhavn.

ab Stettin noteres pr. Foraar 4¹/₂ à 5 Mark pr. Ton Rug, 60 Pf. pr. Sæk Mel til Danmark eller Sundhavn.

ab Landskrona 4 Mark pr. Ton Lervarer til Kiel eller Flensborg.

ab Kjøbenhavn til Lolland/Falster 20 Øre, til Femern 25 à 27¹/₂ Pf., alt pr. Ctnr. Bomuldsfrøkager; 9 à 10 Øre pr. Ctnr. Rug til Malmø.

ab nordfranske Havne til Danmark 10 Fres. pr. Ton Oljekager.

ab Bottenhavet til nordtyske Havne 19 à 20 Mark pr. Std.

Fra Sø og Land.

I Følge indløben Efterretning er Barkskibet „Anna Agnete“, Kaptajn Mathiasen, indkommet til Punta Delgade med Styrmand og fem Mand syge; to Mand er døde under Rejsen. Skibet var paa Rejse fra Sydhavsøerne til Marseille.

Gennem Kejser Wilhelm Kanalen er der i December, fra Holtenau til Brunsbüttel, passeret 419 Dampere med en Netto Tonnage af 184,066 R.-T., 210 Sejlskibe med 8,755 R.-T. og 71 Lægtre med 20,680 R.-T.; i den modsatte Retning passerede 509 Dampere med 139,516 R.-T., 156 Sejlskibe med 6,724 R.-T. og 71 Lægtre med 18,687 R.-T.

Dunkerques Fiskere, som er forhyrede til Fangst paa Island, har nægtet at sejle, fordi deres Fordring om højere Løn er bleven afslaaet. Befolkningen har taget Parti for Fiskerne, og Stemningen er stærkt ophidset.

Planen om Bugsering af Sejlskibe gennem Magellanstrædet ser nu ud til at skulle blive realiseret, at dømme efter, hvad der skrives til „Sh. Gaz.“ fra New York. Man har nemlig fundet gode Kul ved det østlige Indløb til Strædet, paa et Sted, der er let tilgængelig for Dampskibe. Aarsagen til at Planen blev opgivet igen, da den for nogle Aar siden var oppe, var netop Kulspørgsmaalet. Et Firma i New York har haft to Sagkyndige nede ved Strædet, og disse skal have udtalt sig meget gunstigt om Planens Gennemførlighed. Det er Meningen eventuelt at stationere 12 kraftige Slæbebaade dernede til at møde Skibene et Stykke til Søs.

Omkostningerne ved Bugsering ansættes til højst 1,000 Dollars for et middelstort Skib.

Fanø Navigationsskole. Til Styrmandseksamen for 3dje Termin indstillede Skolen til 1ste Afdeling 5 Elever, som alle bestod. Til 2den Afdeling indstilledes 17 Elever, som ogsaa alle bestod. I Aaret 1903 har Skolen ialt dimitteret til 1ste Afdeling 28, i Søret og Handelsvidenskab 26, i Engelsk 21, i Geografi og Vejrlære 29 og i udvidet Navigation 30. Samtlige indstillede Elever bestod med Undtagelse af 1 i Søret og 1 i Geografi.

Stillingen som Havnefoged i Aalborg er nu opslaaet ledig. Den lønnes med 2000 Kr. aarlig plus frit Kontorlokale, Brændsel, Lys og Godtgørelse for Skrivemateriale.

Rettelse. I Nr. 2, Pag 16, Spalte 1, Linie 25 f. o. staar indenfor Parentesen: „under sidste Rubrik“. Dette bedes rettet til: „under næstsidsste Rubrik“.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Kaptajn M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Skibsreder Marius Petersen; Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.,

Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø; Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

Generalforsamlinger.

Søassuranceforeningen „Erø“

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling.

Forretningsfører N. Ohlsen aabnede Generalforsamlingen samt oplæste tvende Skrivelser fra Kancelliraad Grube, hvorefter denne nedlægger sin Bestilling som Forretningsfører for Assurance, samt fra Mægler H. A. Grube, som nedlægger sit Mandat som Bestyrelsesmedlem. Begge Meddelelser toges til Følge. Endvidere androg Skibsreder C. W. Clausen om Fritagelse for Hvervet som Bestyrelsesmedlem, grundet paa langvarig Sygdom. Ogsaa Hr. Clausens Andragende bevilgedes.

Forretningsfører N. Ohlsen udtalte derefter en varm Tak til Kancelliraad Grube (der f. T. ligger syg) for hans udmærkede Arbejde i de mange Aar som Søassuranceforeningens Leder og Forretningsfører. Det er ikke saa underligt, at Kancelliraad Grube trættes efter de mange Aars brydsomme Arbejde; det er jo tidt og ofte, at der kommer triste Meddelelser til Assurance, og det kan jo nok bevirke, at den aldrende Mand føler Besværet heraf. Som Tak og Paaskønnelse for Hr. Grubes Arbejde vilde han foreslaa at yde Kancelliraaden en aarlig Hædersgave af 800 Kr., saa længe han lever (Hør!).

Skibsreder J. C. Carlsen kunde tiltræde det smukke i denne Tanke og vilde anbefale den til Vedtagelse.

Mægler Hermann C. Boye, der var Generalforsamlingens Dirigent, tiltraadte Forslaget; han fandt det rigtigst ikke at føre nogen Diskussion herom, men enstemmigt vedtage det (Hør!).

Det vedtoges derefter at yde den afgaaende Røgskabsfører, Kancelliraad H. C. Grube, en aarlig Hædersgave af 800 Kr. saa længe han lever.

Der valgtes en ny Bestyrelse, som kom til at bestaa af Forretningsfører N. Ohlsen 109 St., Navigationslærer H. J. Christensen 88 St., Skibsreder H. J. Bager („Nathalia“) 87 St., Skibsbygmester L. J. Bager jun. 75 St., Skibsreder N. Jepsen 71 St., Skibsreder J. C. Carlsen 60 St., Suppleanter blev: Skibsfører C. Krull Hansen 50 St., Sejlmagermester Hans Petersen 43 St., Skibsreder Alb. H. Petersen 37 St.

„Neptun“, Tøassuranceforening for Søfolk,

i Marstal har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Kasserer, Købmand And. Rasmussen, bød Velkommen, og forelagde forskellige Sager, bl. a.:

Af Aarets 16 Havarier var hensat et til Generalforsamlingens Afgørelse. Skibsfører A. Hansen af Ærøskjøbing havde den 12. November 1903 indgivet Fordring paa Erstatning for Tab af Tøj ved Forliset med 3-m. Sk. „St. Clemens“, uden at der var fornyet Forsikring fra dens Udløb den 30. Juni 1902. Dette var dog sket uden Hansens Vidende.

Tilstodes Kapt. H. 200 Kr.

To Sømænd, C. Christiansen og H. Bay, var forulykkede ved at falde over Bord i Søen, der tilkendtes en Erstatning af 40 Kr.

Skibsfører C. Christensen („Baltic“) og Styrmand Alb. Carlsen tilkendtes hver en Dusør af 25 Kr. for ved Forlis at have reddet deres Tøj.

Det vedtoges, at Havariestatninger for Tøj med Skibe til eller fra de respektive Skibe, hvormed vedkommende Forsikringshaver skulde have fare, erstattes kun med indtil Halvdelen af Forsikringssummen, naar Ejeren ikke selv følger med, hvor Tøjet er om Bord.

Det overdroges Bestyrelsen at optage nuværende, kendte Forsikringshavere som Medlemmer i Følge Lovens § 1, naar disse indleverer deres Kontrabøger til Kasserer med Ønsket herom.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Navigationslærer Christensen og Forretningsfører N. Ohlsen genvalgtes enstemmigt.

Regnskabet for 1903 stillede sig saaledes:

Der var 501 Interessenter. Afregnet 25. Ny indtegnet 36.

Indtægt: Refunderinger 478 Kr., Indkomne Præmier og fulde Indskud 6639 Kr., Indkomne Afdrag paa Indskud 256 Kr., Indkomne Renter 525 Kr., Til Disposition for Havari-afvikling 1861 Kr. Ialt 9759 Kr. Udgift: 16 Havarier andrager 4348 Kr., Udbetaling af Dividenden 4996 Kr., Udbetaling af 25 Aktieretter 320 Kr., Administrationsudgifter 20 Kr., Forretningsførers Løn 175 Kr. Ialt 9759 Kr.

Aktieretfondet er 7028 Kr., medens Kapitalfond i Sparekassen er 12459 Kr., hvorved Dividenden bliver 2 Procent.

Ugens Havarier.

Dania, Damptrawler af Lynæs, har d. 12. ds. været paa Grund paa Engelskmandens Rev, men er ved Svitzers og Læse Bjærgers Assistance bragt flot og indbugseret til Frederikshavn, hvorfra Skibet efter Losning af Ladningen skal afgaa til Helsingør for Reparation.

Thetis, Skonnertbrig af Syendborg, er, paa Rejsen fra Firth of Forth til Skjelskør med Kul, Natten til d. 14. ds. strandet ved Rørø i Taage. Mandskabet er reddet; Skibet er fuldt af Vand og bliver sandsynligvis Vrag.

Patria, Dampskib af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Tampa til Stettin med Fosiak, haft en meget besværlig Rejse og indkom d. 15. ds. hertil med Tab af alle Baade paa én nær samt med en Del oven Bords Skade. Efter at Skibet var blevet besigtiget, fortsattes Rejsen.

Hogland, Dampskib af Gøteborg, har, paa Rejsen fra Cardiff hertil, været paa Grund paa Horns Rev, men kom flot ved egen Hjælp. Skibet har faaet en Del Bundskade og maa, efter endt Losning, reparere.

Gratia, Dampskib af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Rouen til Sunderland, været paa Grund ved Udsejlingen fra Rouen, men kom ved egen Hjælp flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Laura, Jagt af Asker, har paa Rejsen fra Sæby til Norge i Ballast været paa Grund paa Læse NV. Rev, men er ved Læse Bjærgers Assistance kommen flot og er indbragt til Vesterø.

Frejr, Dampskib af Randers, er i Følge R. B. ankommen til Newcastle efter en meget stormfuld Overrejse. En Braadse har slaaet Dækshuset over Bord, ved hvilken Lejlighed tre Mand, 2. Styrmand Dich, født i Rønne 1870, 2. Maskinmester Petterson, født i Sverrig 1857, og Messedreng Christensen, født i Kousted 1884, omkom. De forulykkede hørte alle hjemme i Randers.

Nybygninger, Køb og Salg.

I Overværelse af Repræsentanter for det nyoprettede vestindiske Kompagni foretoges Lørdag d. 16. Januar Prøvefart med Dampskibet St. Croix, der er bygget paa Flensborg Skibsværft. Prøvefarten forløb i alle Henseender tilfredsstillende og gav et godt Resultat; umiddelbart derefter tiltraadte St. Croix, ført af Kaptajn H. P. Berg, Rejsen til Kjøbenhavn, hvortil den ankom Søndag d. 17. ds.

Den ny Linje aabnedes Tirsdag d. 19. Januar ved St. Croix's Afgang til Vestindien.

Et i Faaborg fornylig dannet Aktieselskab har købt Skonnerten „Gudsgave“ af Marstal (tidligere „C. C. Horning“) for 11,000 Kr. Skibets Navn vil fremtidig blive „Haabet“.

Paa Howaldts Skibsværft i Kiel løb d. 11. Januar en ny Damper af Stablen til Dampskibsselskabet „Ægir“ i Kjøbenhavn. Damperen, der fik Navnet „Axel“, laster 1550 Tons d. w. og skal hovedsagelig benyttes i Farten Nord- og Østersøen.

Dampskibsselskabet „Thor“, der fornylig til sin Islandsrute erhvervede Dampskibet „Kong Inge“, har atter tilført den danske Handelsflaade en smuk Forøgelse ved Købet af den hidtil i Christiania hjemmehørende moderne Last- og Passagerdamper „Scotland“, der overtages i disse Dage. „Scotland“, der laster c. 1000 Tons, har Passagerbekvemmeligheder for 50 1. Kabyts Passagerer foruden 2. og 3. Kabyt. Farten er 11 a 12 Knob.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,
den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 19. Jan.) Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Reval 17. Januar hertil. — Alabama, Gøtsche, afgik fra Newcastle 25. December til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, pass. Dunnethead 17. Jan. hertil. — Algarve, Borries, afgik fra Sunderland 11. Januar til Marseille. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Warkworth 16. Januar. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Libau 17. Januar. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 14. Januar hertil. — Arno, Strubberg, ankom til Pillau 14. Januar. — Axelhuus, Skow, ankom her 19. Januar fra Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, passerede Brunsbüttel 18. Januar til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. fra Lissabon 18. Januar til Bordeaux. — Ceres, da Cunha, afgik herfra 18. Januar til Hull. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Swansea 16. Januar. — Christian IX, Kolster, ank. her 17. Januar fra Königsberg. — Constantin, Harder, afgik fra Libau 17. Januar direkte til London. — Dagmar, Larsen, ankom til Reval 17. Januar. — Douro, Rabe, ank. her 19. Januar. — Esbjerg, Iversen, ankom til Trondhjem 19. Jan. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 2. Jan. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Aarhus 17. Januar; afg. forv. 19. Januar til Königsberg. — Georgios I, Schibbye, afg. fra London 18. Januar direkte til Libau. — Hekla, Hempel, afgik fra New York 16. Januar hertil. — Hjelm, Simonsen, afg. fra Norrkøping 14. Jan. til Stettin. — Holar, Jacobsen, ank. til Danzig 18. Januar. — Island, Jacobsen, afgik fra Christiania 19. Januar hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Libau 6. Januar. — Jolantha, Christiansen, ank. til Stockholm 17. Januar. — Kasan, Hansen, pass. Holtenu 18. Januar til Libau. — Kentucky, Lassen, afgik herfra 7. Januar til New York. — Kiew, Jacobsen, ank. til Libau 19. Januar. — Kursk, Seeberg, ankom til London 18. Januar. — Loire, Craignou, afg. fra Stockholm 19. Jan. hertil. — Louise, Kruse, afg. herfra 19. Januar til Hull. — Louisiana, Staal, afg. fra New Orleans 16. Jan. til Aarhus. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik herfra 5. Januar til Boston. — Morsø, Nielsen, ank. her 17. Januar fra Danzig. — Moskov, Sørensen, afgik herfra 17. Januar til Riga. — Nicolaj II, Lissner, ankom til Boston 12. Januar; afg. forv. 20. Januar hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Reval 17. Jan. til Rotterdam. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Antwerpen 17. Januar hertil. — Norge, Gundel,

afg. fra Christiania 15. Jan. til New York. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Libau 19. Januar — Olga, Kofoed, ankom til Hull 18. Januar. — Omsk, Müller, ankom til Libau 16. Januar. — Perm, Christensen, ankom til London 15. Januar. — Pregel, Olsen, ankom til Windau 18. Januar. — Rita, Meldahl, ank. til Dunkirk 18. Jan. — Seine, Dampt, ankom til Sunderland 18. Januar. — Texas, Hansen, afg. fra Deal 15. Jan. til New Orleans. — Thyra, Fischer, afgik fra London 17. Januar hertil. — Tiber, Bech, ankom til Neapel 18. Januar. — Valdemar, Johnsen er ankommet til Libau. — Vesta, Gotfredsen, afg. fra Bergen 19. Jan. til Trondhjem. — Viking, Rasmussen, afg. fra Mesina 18. Jan. til Catania. — Fritjof ank. til Liverpool 14. Januar. — Marie ankom til Stettin 16. Januar. — Annie ank. til Hamburg 16. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Reval 13. Jan. til Ghent. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Sfax 1. Januar, bestemt til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Swansea 14. Januar, best. til Civita Vecchia. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Genua 13. Januar. — Harald Klit-gaard, Rasmussen, afg. fra Windau 17. Januar til West Hartlepool. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pensacola 28. December, best. til Delfzyl. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Guldport 22. Decbr.

Helmdal. Anine, Rathje, ankom til Air 18. Januar. — Kamma, Løffler, afgik fra Tyne Dock 13. Jan. — Helga, Lagesen, ankom til Sunderland 14. Januar. — Martha, Jørgensen, ank. til Sevilla 8. Januar. — Elna, Møller, ank. til Oran 16. Januar. — Therese, Pedersen, afgik fra Sunderland 10. Januar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Vøring, Wilhelmsen, ank. til Methil 17. Januar. — Dana, Svane, afg. fra Sunderland 12. Januar. — Ophelia, Lambertsen, afgik fra Methil 15. Januar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Reval 12. Jan., ankom til Riga 14. Januar. — Niobe, Mathiesen, ankom til Reval 13. Januar. — Nancy, Nielsen, ank. til Reval 17. Januar. — Nautik, Nielsen, pass. Holtenau 16. Januar, bestemt til Reval. — Nordsoen, Gram, afgik fra Reval 18. Januar, best. til Plymouth. — Nexos, Basse, afg. fra Gr. Yarmouth 16. Januar, best. til Burntisland. — Nora, Jørgensen, afgik fra Methil 15. Januar, ank. til Esbjerg 18. Januar. — Napoli, Thøgersen, ankom til Bremerhafen 14. Januar. — Neptun, Christensen, afgik Llanelly 15. Januar, ank. til Rouen 18. Januar. — Nerma, Nielsen, afgik fra Grangemouth 17. Jan., best. til Bremen. — Alfa, Hansen, ank. til Hayle 13. Januar.

Jylland. Karen, Schmidt, ankom 15. Januar til South Shields. — Ester, Sørensen, afgik 13. Januar fra Sfax til Newcastle.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Smidt, afg. fra Boness 16. Januar, best. til Kbhvn. — England, Andresen, ankom til Aarhus 19. Januar. — Holland, Lund, ankom til Korsør 17. Januar. — Rusland, Møller, afgik fra Kbhvn. 16. Januar, bestemt til Grangemouth.

Uranla. Polarstjernen, Branth, ankom til Tampa 8. Januar. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Cardiff 18. Januar til Rufisque.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Sunderland 11. Januar, ank. til Christiania 14. Januar.

Østersøen. Patria, Larsen, ank. til Swinemünde 17. Januar. — Gratia, Skov, afgik fra Sunderland 14. Januar, ankom til Kbhvn. 17. Januar.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Svendborg 19. Januar, best. til Blyth. — Caledonia, Storm Hansen, ank. til Frederikshavn 15. Jan.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Blyth 19. Januar, best. til Hamburg.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 15. Januar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Newcastle 29. Decbr. best. til New Orleans. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kbhvn. 20. Januar. — Fredensborg, Grove, ankom til Dunston 19. Januar. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til Buenos Ayres 18. Decbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Rosario 31. Decbr. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Helsingør 20. Jan., best. til Tyne. — Rosenborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 15. Jan. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Genua 15. Januar. — Søborg, Nielsen, afg. fra Cardiff 13. Januar, best. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Aarhus 15. Januar. — Stjerneborg, Hansen, ank. til Glasgow 15. Januar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. Boness 18. Januar. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. Januar. — Marselisborg, Andersen, ank. til Aarhus 15. Jan. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Tyne 18. Januar. — Skodsborg, Schultz, ank. til Tyne 17. Januar.

— Tuborg, Mathiesen, ank. til Korsør 15. Januar. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Pera 30. Decbr., best. til Kjøbenhavn. — Vordingborg, Petersen, afg. fra London 19. Januar, best. til Dunston.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Lübeck 14. Jan. — Kallundborg, Lund, afgik fra San Lucar 17. Januar, best. til Glasgow.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Libau 17. Januar, bestemt til London. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Korsør 16. Januar. — Hermia, Sørensen, afg. fra Burntisland 19. Jan., best. til Kiel. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 18. Januar. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 16. Januar. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 19. Januar.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ankom til Libau 13. Januar. — I. N. Madvig, Madsen, ank. til Libau 11. Jan. — Hamlet, Sommer, ank. til Reval 12. Januar. — Helge, Olsen, ankom til Riga 4. Januar.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Singapore 16. Januar. — Prins Valdemar, Kock, ank. til Dalny 14. Januar. — Siam, Jensen, ankom til Durban 2. Januar. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Kjøbenhavn 28. Novbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ankom til Middelfart 15. Jan. — Gæa, Knudsen, afg. 13. Jan fra Kjøbenhavn til Aarhus. Erindring, Hansen, ank. til Wismar 12. Jan. — Energi, Nielsen, ank. til Kolding 17. Januar.

Svensen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Cardiff 15. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Barry 16. Januar. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Nykjøbing F. 16. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 18. Januar. — G. Koch, Jørgensen, afg. fra Cardiff 7. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Gambia 12. Januar. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Fredericia 19. Januar. — Peter Willemoes, Nissen, afgik fra Genua 10. Januar. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Rusfisque 6. Januar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Ankona 14. Januar. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Marseille 12. Januar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Windau 8. Januar. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 7. Januar. — Paris, Krogh, ankom til Kbhvn. 11. Januar.

Mercur. Berlin, Thun, afgik fra Blyth 9. Januar, best. til Motril. — Wien, Brink, ank. til Ergasteria 17. Januar.

Myren. Kai, Hintze, ankom til Southampton 19. Januar.

Æglr. Svend, Bønnelycke, ankom til Kallundborg 16. Januar. — Erik, Steen, afgik fra Libau 13. Januar, bestemt til Leith

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Methil 19. Januar. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ank. til Cardiff 18. Januar.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby, Valparaiso, Jørgensen, sejlet fra Mobile 9. Januar til Buenos Ayres. — Anne Agnete, Mathiasen, indkom til Punta Delgade 12. Januar paa Rejsen fra Sydhavserne til Marseille. — Tercera, Pedersen, ank. til Tahiti 27. Novbr. fra Marquesas Islands. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Falmouth 17. Januar fra Laguna.

Fanø Sønderho. Martha, Biehl, ankom 14. Januar til Marseille fra Taiohoe. — Killena, Hansen, ankom til Barbados f. O. 9. Januar; afg. 16. Januar til Cuba. — Menido, Jørgensen, ankom til New York 14. Januar fra Rio Grande.

Svendborg. Helge, Nielsen, ankom til Bogense 11. Jan. — Lilli, Rasmussen, ankom til Faaborg 11. Januar. — Activ, Mouritsen, ank. til Tønsberg 11. Januar. — Kruse, Larsen, ankom til Leith 12. Januar. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Leith 13. Januar. — Vesta, Poulsen, ankom til Gøteborg 12. Januar. — Union, Olsen, ankom til Havre 12. Januar. — Minerva, Fuglsang, ankom til Egersund 13. Januar. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Leith 12. Januar. — Gæa, Møller, ankom til Castellamare 13. Jan. — Roska, Petersen, ankom til Castletown Portland 15. Januar. — Valkyrien, Hansen, ankom til Gøteborg 15. Januar. — Marie, Hansen, ankom til Bogense 16. Januar. — Lindhardt, Madsen, ankom til Kerteminde 16. Januar. — Flora, Sørensen, ank. til Tuborg 16. Januar. — Fylla, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 16. Januar. — Roma, Jensen, ankom til London 17. Januar. — Phoenix, Jensen, ankom til Kerteminde 16. Januar. — Ariel, Nielsen, ankom til Gibraltar 17. Januar.

Ærø. Saga, Clausen, ankom 12. Januar til Hamburg. — Diana, Hansen, ankom 11. Januar til Christianssand. — Smart, Christensen, sejlfærdig 8. Januar i Poole bestemt til Fernandina (Florida). — Skjold, Nielsen, sejlfærdig 10.

Januar i Göteborg best. til Cardiff. — Ingolf, Jørgensen, pass. 11. Januar Barry Island paa Rejse fra Cardiff bestemt til Para. — J. Kofoed, Andersen, ank. 9. Januar til Havre. — Karen, Bager, er ankommen til Frederikshavn — Caroline, passerede 9. Januar Deal for vestg. — Nielsine, Christensen, ankom 13. Januar til Kjøbenhavn. — Juno, Gotfredsen, ankom 12. Januar til Kjøbenhavn. — Sylphe, Petersen, er ankommen til Bahia. — Nathalia, Eriksen, sejlfærdig 12. Januar i Antwerpen. — Johanne, Østermann, ankom 13. Januar til Frederikshavn paa Rejse fra Methil til Stege. — Fredensborg, Kisby, ankom 13. Januar til Barbados. — H. C. Christensen, Boye, ankom 13. Januar til Barbados. — Amor, Rasmussen, sejlfærdig 13. Januar i North Alloa best. til Porsgrund. — Anne Sofie, Petersen, ankom 15. Januar til Kjøbenhavn. — Thyra, Rasmussen, ankom 15. Januar til Cayenne. — Freja, Nielsen, ankom 16. Januar til Heiligenhafen. — Niels Juel, Nielsen, afgik 17. Januar fra Bristol til Pensacola. — Frem, Folmer, ank. 16. Januar til Odense. — Kiana, Christensen, var 13. Jan. sejlfærdig i St. Ybes, bestemt til Halmstad. — Hydra, Albertsen, ankom 18. Januar til Courvilles. — Albertha, Kromann, ankom 18. Januar til Dysart. — J. A. Kromann, Christensen, afg. 15. Januar fra Leith til Vejle. — Haabet, Christensen, ankom 17. Januar til Odense. — Rota, Hansen, ankom 18. Januar til Maracaibo. — Veritas, Staugaard, afgik 17. Januar fra Lervick til Leiths Red. — Hermod, Dreimann, var 16. Januar sejlfærdig i Barfleur bestemt til Newcastle. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 16. Januar til Bahia (Bracilien). — Henriette, Holm, ankom 17. Januar til Odense. — Forældres Minde, Christensen, er ankommen til Tvedestrand. — Caroline, Eschen, er ankommen til Dieppe. — Familien, Caspersen, er ankommen til Nakskov. — Immanuel, Schmidt, er ankommen til Kolding. — Agnes, Christensen, er ankommen til Orth (Femern). — Debora, Rasmussen, ankom 17. Januar til Middelfart.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Lodsning til Helsingør Havn. N. fra kommende til Helsingør Havn bestemte Skibe tilkalde hyppigt først Lods, naar de runde om Kronborg-Pynt. Da det kan tage længere Tid for Lodsartøjet fra Havnen at naa ud til Skibet, tilraades det Skibsførere at tage Lods ved Fyrskibet „Lappe-Grund“. Lodsbetjeningen sker selv med Kuling og Sø hurtigere fra Fyrskibet end fra Havnen, og Betalingen for Lods er den samme begge Steder.

Store-Bælt. Korsør Havn. Ledefyrinlien til Korsør Havn er nu forandret.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Småland. Idö Stångskär. I Sommeren 1904 forandres Idö Stångskär Fyr til at vise hvidt, fast Lys fra c. N. 27° V. til c. N. 25° V. over Farvandet, rødt, fast Lys Ø. for og grønt, fast Lys V. for denne Vinkel.

Norrköpingsbukten. Häfringe. I Häfringe Hovedfyr er den røde Vinkel forstørret, saa at Fyret nu viser rødt Lys fra S. 57° V. gennem V. til N. 7° V. Bifyret har nu Linseapparat af 4de Orden. Højden er nu kun 24 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

Stockholm Skærgaard. Stendörren. Stendörren faste Fyr vil fra Tændingen i Juli 1904 være forandret til Fyr med To-Formærkelser hver 10 S.

Sundsvall. I Foraaret 1904 inddrages Stagen med Kost ved Turvan. 63° 29' 3" N. Br. 17° 22' 45" Ø. Lgd. og Stagen ved Refgrundet. 62° 23' 15" N. Br. 17° 33' 0" Ø. Lgd. Stagen ved 14 Fods Grunden Karskänningen ombyttes med en Stage med Kost. 62° 21' 32" N. Br. 17° 34' 15" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Rödö SØ.-Pynt. 62° 22' 30" N. Br. 17° 37' 0" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Klampenborg Landgrund. 62° 19' 30" N. Br. 17° 24' 30" Ø. Lgd. Västeråsen S.-lige Stage med Kost faar to Koste. 62° 19' 25" N. Br. 17° 33' 50" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Umeå S. I Foraaret 1904 udlægges en rød og sort Vager ved en funden 18 Fods Grund. 63° 40' 17" N. Br. 20° 27' 15" Ø. Lgd. Stagen ved Skeppsgrundet, paa 63° 39' 55" N. Br. 20° 26' 5" Ø. Lgd., flyttes c. 1/3 Kbl. NNØ. hen. Stagen med Kost uden for Lilla Haddingens Ref, paa 63° 39' 32" N. Br. 20° 25' 8" Ø. Lgd., flyttes c. 1 Kbl. VSV.

hen til S. for en funden 12 Fods Grund. En Stage med Kost udsættes tæt SØ. for Lilla Haddingens Sydöstra Ref. 63° 39' 42" N. Br. 20° 25' 35" Ø. Lgd. En Stage udsættes tæt N. for en funden 16 Fods Grund. 63° 39' 30" N. Br. 20° 24' 5" Ø. Lgd. En Stage udsættes tæt Ø. for en funden 12 Fods Grund. 63° 39' 50" N. Br. 20° 20' 0" Ø. Lgd. Stagen med to Koste S. for Löfö Nygrund, paa 63° 37' 40" N. Br. 20° 26' 30" Ø. Lgd., flyttes til 63° 36' 55" N. Br. 20° 26' 15" Ø. Lgd., tæt S. for en funden 25 Fods Grund. Den sorte Vager S. for Styckesgrundet inddrages. 63° 37' 32" N. Br. 20° 18' 0" Ø. Lgd., og en rød Vager med Ballon mellem to opadvendte Koste udlægges paa 63° 37' 25" N. Br. 20° 17' 50" Ø. Lgd.

Västra Kvarken. Bergudden. Den 1ste April 1904 forandres Bergudden Fyr saaledes, at det fra N. 25° Ø. til N. 40° Ø. viser hvidt Et-Blink i Stedet for rødt Et-Blink.

I Foraaret 1904 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen: Ved 5 Fv. Grunden Falkens Grund udlægges en rød Vager med Ballon mellem to nedadvendte Koste. 63° 50' 40" N. Br. 20° 53' 20" Ø. Lgd. Ved 16 Fods Grunden Lillhällansgrund udlægges en rød Vager med en nedadvendt Kost over en Ballon. 63° 49' 10" N. Br. 20° 52' 10" Ø. Lgd. Ved 21 Fods Grunden Elins Norra udlægges en sort Vager med hvidt Bælte og en Ballon. 63° 49' 25" N. Br. 20° 50' 10" Ø. Lgd. Ved 24 Fods Grunden Elins Södra udlægges en sort Vager med to Balloner. 63° 48' 5" N. Br. 20° 49' 0" Ø. Lgd. Den røde Vager ved 19 Fods Grunden Lillhällan inddrages. 63° 49' 45" N. Br. 20° 53' 15" Ø. Lgd. Den sorte Vager med hvidt Bælte og en Ballon ved 20 Fods Grunden Elins Södra inddrages. 63° 47' 50" N. Br. 20° 48' 10" Ø. Lgd.

Romelshällan. Furuögrund—Søen. I Foraaret 1904 inddrages Stagen med Kost ved Svartnäsudden. 64° 55' 15" N. Br. 21° 15' 50" Ø. Lgd.

Hamnskäret. I Foraaret 1904 udsættes en Stage med Kost ved Röhällsgrundets SV.-Kant, 64° 54' 30" N. Br. 21° 16' 20" Ø. Lgd., en Stage med Kost ved Röhällsgrundets S.-Kant, 64° 54' 25" N. Br. 21° 16' 50" Ø. Lgd., og en Stage ved Gossgrund, 64° 54' 15" N. Br. 21° 17' 0" Ø. Lgd.

Leskär—Søen. Ny Grån. I Foraaret 1904 inddrages Vageren ved Grunden Ny Grån, og en sort Vager med hvidt Bælte og to Balloner udlægges SØ. for Grunden. 65° 0' 50" N. Br. 21° 42' 0" Ø. Lgd.

Luleå—Piteå. I Foraaret 1904 ombyttes den sorte Vager med to Balloner ved Börstskärgrundet med en Stage og en sort Pyramidebøje. 65° 26' 0" N. Br. 22° 4' 30" Ø. Lgd. Den sorte Vager med Ballon ved Tolffotsgrundet ombyttes med en Stage. 65° 25' 30" N. Br. 22° 3' 0" Ø. Lgd. Pyramidebøjen ved Trundögrund inddrages. 65° 20' 40" N. Br. 21° 51' 0" Ø. Lgd. En sort Pyramidebøje udlægges ved Stagen ved Västra Medgrund. 65° 17' 42" N. Br. 21° 44' 10" Ø. Lgd. Pyramidebøjen ved Klingersgrund ombyttes med en Stage. 65° 14' 50" N. Br. 21° 44' 55" Ø. Lgd. Pyramidebøjen ved Nyströmsgrund inddrages. 65° 13' 32" N. Br. 21° 44' 3" Ø. Lgd. En rød Pyramidebøje med opadvendt Kost udlægges ved Bondökallens Ref. 65° 10' 44" N. Br. 21° 46' 15" Ø. Lgd. Den røde Vager med nedadvendt Kost ved Degerstensgrundet ombyttes med en Stage med Kost. 65° 10' 30" N. Br. 21° 45' 50" Ø. Lgd.

I Pitsundet er udlagt en sort Bøje paa 65° 13' 30" N. Br. 21° 31' 35" Ø. Lgd., en sort Bøje paa 65° 13' 35" N. Br. 21° 31' 0" Ø. Lgd., en sort Bøje paa 65° 13' 37" N. Br. 21° 30' 30" Ø. Lgd., en rød Bøje med opadvendt Kost paa 65° 14' 12" N. Br. 21° 30' 20" Ø. Lgd., en sort Bøje og en Stage paa 65° 14' 28" N. Br. 21° 30' 0" Ø. Lgd., og en rød Bøje med opadvendt Kost og en Stage med Kost paa 65° 14' 40" N. Br. 21° 30' 20" Ø. Lgd. Stagen med Kost paa 65° 14' 20" N. Br. 21° 30' 30" Ø. Lgd. inddrages.

Rödökallen. Tjuholmssundet—Søen. I Foraaret 1904 ombyttes Stagen med Kost ved Nygrund med en rød Vager med opadvendt Kost, hvorunder en Ballon. 65° 25' 10" N. Br. 22° 14' 30" Ø. Lgd.

Ligaskär N. Strömsgrund. I Foraaret 1904 udlægges en rød Pyramidebøje med opadvendt Kost ved Stagen med Kost, som staar der. 65° 34' 32" N. Br. 22° 28' 0" Ø. Lgd.

Fra Strömsund Ø. om Borgen, Sigfridsö og Nagelskär. I Foraaret 1904 ombyttes Stagen SØ. for Storgrundet med en sort Vager med Ballon. 65° 48' 0" N. Br. 22° 26' 45" Ø. Lgd., og Stagen ved Nagelskärgrundet med en sort Vager med Ballon. 65° 40' 10" N. Br. 22° 29' 40" Ø. Lgd.

Farvandet fra Sandörsund. I Foraaret 1904 inddrages Stagen ved Sonaholmsgrund, 65° 46' 50" N. Br. 23° 27' 45" Ø. Lgd., Stagen med Kost ved Hönsungens Norra Grund, 65° 46' 48" N. Br. 23° 28' 15" Ø. Lgd., Stagen med Kost ved Hönsungens Södra Grund, 65° 46' 42" N. Br. 23° 28' 30" Ø. Lgd., den N.-lige Stage ved Tunnskärgrund, 65° 46' 34" N. Br. 23° 28' 8" Ø. Lgd., og den S.-lige Stage ved Tunnskärgrund, 65° 46' 40" N. Br. 23° 28' 15" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohusbukten. Sälö. I Sommeren 1904 forandr s

Sälö Fyr til at vise hvidt, fast Fyr fra c. S. 30° Ø. gennem S. og V. til c. N. 30° V., fra c. N. 30° V. først rødt, fast og derefter grønt, fast Lys til c. N. 21° Ø., hvidt, fast Lys fra c. N. 21° Ø. til c. N. 35° Ø., og derfra rødt, fast Lys Ø. efter. Mod SØ. vedbliver Fyret at være formørket.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Kola Bugt. Syedlovati Island. Det hvide Fyr med Formærkelser paa Syedlovati Island er atter tændt.

Norge. Finmarken. Magerøen. Skarsvaag. Skarsvaag. Fyrlampe er ødelagt af en Storm.

Tyskland. Amrum S. Landtief. Ved nogle Vragstykker af Bark „Ilma“, der ligger sunket i Landtief, er i 12 Fod Vand udlagt en grøn Spirtønde med Topbetegnelse. 54° 36' 30" N. Br. 8° 22' 24" Ø. Lgd.

Elben. Hamburg. Paa Kuchwerderhöft, Kaiser Wilhelmhöft og paa Ederholzhöft er tændt et hvidt, fast Fyr.

Weser. Wurster Farvand. Vraget, der laa sunket i Wurster Farvand mellem de sorte Tønder 21 og 22, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Jade. Schillig. I Schillig ved Jade Munding er aabnet en Sø-Telegraf-Station. 53° 42' 5" N. Br. 8° 1' 5" Ø. Lgd.

Ems. Visschersbalg. Ransel. I Januar eller Februar 1904 forandres Ransel N.-lige røde og hvide. faste Fyr til et Fyr med To-Formærkelser hver 13 S., Lys 6 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., Lyset er hvidt fra S. 58° Ø. gennem S. og V. til N. 58° V., grønt derfra til N. 28° V., over Kysten ved Borkum, og hvidt derfra gennem N. til N. 50° Ø. Flammens Højde er foreget. 53° 32' 5" N. Br. 6° 43' 5" Ø. Lgd.

Visschersbalg Lystønde forandres samtidig til at vise rødt Fyr med Formærkelser.

De tyske Lodsskonnerter for Ems føre fremtidig det tyske Nationsflag over Lodsflaget paa Stortoppen.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Tønden, som laa 3₈ Kml. fra Yderenden af Noorderhoofd i Retning af Fyrskibet „Maas“ og har været brugt under Uddybningen, er inddragen. 52° 0' 21" N. Br. 3° 58' 56" Ø. Lgd.

Wester Schelde. Vlissingen Red. Paa Vlissingen Red har der dannet sig en Grund med 20 Fod Vand, fra Ritthem Kirke i S. 45° V., fra Vlissingen Kirke i S. 40° Ø. og fra Ledefyret for Sardijngeul paa Noordzeeboulevard i Vlissingen i S. 51° Ø.

Skotland. Inverness Firth. I Inverness Firth er følgende Tønder ombyttet med Lystønder:

Riff Bank East sort og hvid vandret sribede Kugletønde med en Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 S. Den ligger i 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, 3₁₁ Kml. S. 8° Ø. fra West Sutor Stack Ø.-Ende og fra Wester Learnie i N. 85° Ø.

Den rød og hvid vandret sribede Kugletønde ved Riff Bank SV.-Ende er ombyttet med en Lystønde, der hver 6 S. viser hvidt Et-Blink.

Munlochy rød og hvid vandret sribede Kugletønde er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 S. Den ligger i 2 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, 2₅ Kml. S. 37° V. fra Chanonry Fyr og fra Fisherton i N. 48° V.

Den røde Spidstønde paa Middle Bank, 1₅ Kml. S. 69° V. fra Craigton Point, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 S. Den ligger i 5 Fv. Vand. 1 Kml. S. 41° Ø. fra Drynie House og i N. 64° Ø. fra Inverness Baake. 57° 30' 5" N. Br. 4° 11' 7" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Ile Blanche. Vraget af Fartøjet „Bonne Nouvelle“, som laa sunket i Chenal de l'Ile Blanche, er af Søen ført V. for Løbet ud for Klippen Lil Ouene. Den røde Tønde med Kegel, som afmærkede Vraget, er inddragen. 48° 49' 39" N. Br. 2° 59' 53" V. Lgd.

England. Lizard. Lizard hvide Lynfyr lyser fra N. 62° V. gennem V., S. og Ø. til N. 53° Ø., men er til Dels formørket fra N. 53° Ø. til N. 68° Ø. N. f. N. 62° V. og N. 53° Ø. kan undertiden ses tilbagekastet Lys.

Den 23de Juni 1904 forandres Fyret til at vise Et-Lyn hver 3 Sekunder, Lyn $\frac{1}{10}$ S., Mørke $\frac{2}{10}$ S.

Bifyret vil ikke blive tændt.

Nordlige Atlanterhav.

Nova Scotia. Cape Breton. Bras d'Or Lake. West Bay. Clarke Cove. Paa Marble Mountain, N.-Siden af West Bay, er opført to hvide, firkantede Fyrtaarne, hvorfra vises røde, faste Fyr. Forfyret staar c. $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. for det gamle Pælefyr. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens 8 Kml. 45° 49' 35" N. Br. 61° 1' 47" V. Lgd. Bagfyret staar c. 400 Alen N. 67° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 236 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Holdt overet i N. 67° V. leder de mellem Paddle Shoal og Nameless Shoal og mellem Grundene ud for George Island og Cameron Island.

Det gamle Pælefyr er slukket.

Halifax. Pleasant Shoal. Den sorte Stumtønde ved Pleasant Shoal er ombyttet med en sort Klokketønde mærket „Pt. Pleasant“. Den ligger i 10 Fod Vand ud for Grundens Ø.-Ende, 6 $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 88° Ø. fra Pleasant Point. 44° 36' 59" N. Br. 63° 33' 14" V. Lgd.

Nova Scotia S.- og Ø.-Kyst. Alle Klokke- og Fløjtetønder fra Pennant Point til Cape North ligger paa Station hele Aaret med Undtagelse af Cape Breaker Klokketønde, Grine Shoal Fløjtetønde, Louisburg Fløjtetønde og Louisburg Klokketønde, der hver ombyttes med en Spirtønde om Vinteren. Conso Harbour Klokketønde, Fourché Klokketønde og Point Aconi Fløjtetønde inddrages hver Vinter.

Nova Scotia S.-Kyst. Shelburne Harbour. Sand Spit. Fyrtaarnet paa Sand Spit er flyttet til et nyt, 17 Fod højt, hvidt Betonfundament tæt Ø. for den gamle Baake, hvorpaa det stod.

New Brunswick. St. John River. Belleisle Bay. Hatfield Point. Hatfield Point bageste Ledefyr er slukket.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Fox Island Thorofare. Browns Head Ledge. En sort Spirtønde Browns Head Ledge Tønde Nr. 5 er i 29 Fod Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Grunden og tæt uden for 10 Fods Pullen fra Stagen paa Youngs Point i S. 41° V. og fra Browns Head Fyr i N. 18° V.

Massachusetts. Fyrskibet „Nantucket Shoal“ Nr. 66 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

Delaware Bay. Mahon River. I Mahon River Fyr er indsat en rød, fast Vinkel, der lyser fra S. 13° Ø. til S. Ø.-Kant af Vinklen gaar over den sort og hvid lodret sribede Entrance Stumtønde ved Indløbet til de gravede Rønder ind i Murderkill og St. Jones Creek.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba V.-Pynt. Kap St. Antonio. St. Antonio Fyrtaarn er gult, Fyret brænder regelmæssig.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Parhyba River. En 6 Fods Grund Pedra Nova er funden i Indløbet til Parahyba River, 9 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 38° V. fra Pedra Secca Fyr og i N. 19° Ø. fra Fort Cabedello Flagstang.

En sort Spidstønde er udlagt 15 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 34° Ø. fra Fort Cabedello Flagstang, en sort Spidstønde 10 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 19° Ø. fra samme Flagstang, en sort Spidstønde 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 19° V. fra samme Flagstang og en rød Spidstønde 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 84° V. fra samme Flagstang. De sorte Tønder ligger paa S.- og Ø.-Siden af Løbet, den røde paa V.-Siden. Den hvide Tønde med Flag 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 29° Ø. og den røde Tønde med Flag 6 Kbl. N. 1° V. fra samme Flagstang er inddraget. Flagstangen staar paa 6° 57' 5" S. Br. 34° 49' 7" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. La Nouvelle. Det hvide, faste Fyr paa La Nouvelle S.-Moles Hoved er ombyttet med et hvidt Lynfyr, der hver 10 S. viser To-Lyn, Lyn 0 S., Mørke 2 S., Lyn 0 S., Mørke 6 S., Lysevnen: 18 Kml. Fyrets Højde er uforandret 49 Fod.

Italien. Spezia. I Spezia nye Handelshavn er to Lægtene sunket c. 2 Kbl. SØ. for Fyret paa Hovedet af Ø.-Molen. Ved Vraget ligger et Fartøj, der viser en hvid Lanterne.

Korsika. Bastia. I Belysningen af Bastia er følgende Forandringer foretaget:

Det hvide, faste Fyr paa Citadellet er slukket.

Det røde, faste Fyr paa Molen Dragon er ombyttet med et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 18 S. Lys 9 S., Mørke 1 S., Lys 3 S. Mørke 1 S., Lys 3 S., Mørke 1 S. Flammens Højde: 53 Fod. Lysevnen 15 Kml. Hvidt, rundt Fyrtaarn.

Det grønne, faste Fyr paa Molen Génois er anbragt i et hvidt, rundt Fyrtaarn. Flammens Højde: 39 Fod. Synsviddens: 5 Kml.

Sicilien N.-Kyst. Capo Zaffarano. Formica. Sømærket med Cylinder paa Grunden Formica, c. 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 38° Ø. fra Capo Zaffarano, er ødelagt af Søen.

Grækenland. Corfu Red. Vraget af en Skonnert ligger sunket i 6 Fv. Vand paa Corfu Red, fra Vido Island SV.-Pynt i S. 39° V. 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. og fra Lazaretto Island S.-Ende i S. 53° Ø. 39° 37' 5" N. Br. 19° 55' 2" Ø. Lgd.

Ægypten. Port Said. Den 1ste April 1904 slukkes de røde, faste Fyr paa Lystønderne 15 Kbl. N. 36° Ø. 11 Kbl. N. 42° Ø., og 7 Kbl. N. 44° Ø., samt det grønne, faste Fyr paa Lystønden 7 Kbl. N. 49° Ø. fra Port Said høje Fyr. Dette ligger paa 31° 15' N. Br. 32° 18', Ø. Lgd.

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

Røde Hav. Suez Bugt. Kal ah Kebireh. Den 1ste Januar 1904 er følgende Fyr tændt ved Kal ah Kebireh:

Paa N.-Baaken, paa den N.-lige $1\frac{1}{4}$ Fv. Pulle, et rødt, fast, Fyr over et hvidt, fast Fyr.

Paa S.-Baaken, $2\frac{1}{2}$ Kbl. S. 20° Ø. fra den nuværende Baake, to røde, faste Fyr lodret for hinanden.

Paa V.-Baaken, paa V.-Klippen, 4 Kbl. N. 63° V. fra den nuværende Baake, skal tændes to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. $29^{\circ} 54'_{77}$ N. Br. $32^{\circ} 31'_{77}$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Yangtze Kiang. Wusung River. Lystønden ved Wusung River Inderbarre er sort og viser rødt, fast Fyr.

Harvey Point, Confucius og Centaur Channels. Confucius og Centaur Channels er atter sejlbare; følgende Tønder er udlagte. Mason Bank røde Spidstønde ligger nu $5\frac{1}{2}$ Kml. N. 75° V. fra Cone Tree Baake. Actæon Shoal øvre Tønde er nu rød og ligger $9\frac{1}{4}$ Kml. N. 73° V. fra Cone Tree Baake ved Løbets N.-Side. Southeast Spit Lystønde $6\frac{3}{4}$ Kml. S. 10° Ø. fra Cone Tree Baake er nu sort og og rød lodret stribet og afmærker det SØ.-lige Indløb til Harvey Point og Confucius Channels. Den røde Spidstønde med Ballon Doves Nest ligger i 34 Fod Vand 5 Kml. S. 21° V. fra Cone Tree Baake. Den røde Spidstønde med Cylinder Actæon Tønde ligger nu i 32 Fod Vand paa SV.-Kanten af Actæon Shoal, 5 Kml. S. 58° V. fra Cone Tree Baake. En sort Spidstønde med Trekant Centaur Lower Tønde er udlagt i 36 Fod Vand ved S.-Kanten af Centaur Shoal, $5\frac{3}{4}$ Kml. S. 80° V. fra Cone Tree Baake. En sort Spidstønde med Ballon, Centaur Upper Tønde, er udlagt i 34 Fod Vand ved den øvre Ende af Centaur Crossing, 7 Kml. V. fra Cone Tree Baake. Cone Tree Baake: $31^{\circ} 42'_{56}$ N. Br. $121^{\circ} 16'_{77}$ Ø. Lgd.

Vine Point nedre røde Spidstønde, $25\frac{1}{2}$ Kml. N. 74° V. fra Cone Tree Baake, er flyttet 2 Kbl. S. 3° V. hen og ligger nu $2\frac{1}{2}$ Kml. N. 68° Ø. fra Fushan Pagode.

Rusland. Sibirien. Kap Nismennom. Paa Kap Nismennom er tændt et Fyr. $43^{\circ} 31'_{16}$ N. Br. $135^{\circ} 10'_{16}$ Ø. Lgd.

Japan. Kiusiu V.-Kyst. Paa Grunden Nanahirodachi ved det S.-lige Indløb til Hirado Seto, er der kun $3\frac{1}{2}$ Fv. Den ligger $10\frac{1}{2}$ Kbl. N. 1° Ø. fra Kuro Shima og i S. 86° V. fra Taka Shima. $33^{\circ} 9' 21''$ N. Br. $129^{\circ} 30' 23''$ Ø. Lgd.

En $6\frac{3}{4}$ Fv. Grund, Tongan Sho, er funden $12\frac{1}{2}$ Kbl. S. 38° Ø. fra Shijiki Top og i S. 66° V. fra South Kareki Shima. $33^{\circ} 9' 32''$ N. Br. $129^{\circ} 23' 6''$ Ø. Lgd.

Paa Nishi Gai (Gai) er der kun $3\frac{3}{4}$ Fv. Den ligger $27\frac{1}{6}$ Kbl. S. 20° Ø. fra Hira Shima Top og i S. 66° V. fra Yeno Shima (Yeno Sima). $32^{\circ} 57' 56''$ N. Br. $129^{\circ} 15' 38''$ Ø. Lgd.

En $3\frac{1}{2}$ Fv. Grund, Ikasone, er funden $12\frac{2}{6}$ Kbl. S. 38° V. fra Hira Shima Top og i S. 34° Ø. fra Ai Zaki, i Indløbet til Southwest Bay (Komoda Bay). $32^{\circ} 59' 29''$ N. Br. $129^{\circ} 13' 35''$ Ø. Lgd.

Kiusiu Ø.-Kyst. Iki Shima. Yunomoto Ura. En Klippe, Kohira Se, der falder i 1 Fod tør, ligger i Yonomoto Ura ved Iki Shima V.-Kyst. $33^{\circ} 48' 39''$ N. Br. $129^{\circ} 40' 7''$ Ø. Lgd.

Nojmadashi. Paa Grunden Nojmadashi, ud for Tosaki Bana, er der kun $2\frac{1}{2}$ Fv. Den ligger $12\frac{1}{2}$ Kbl. N. 56° Ø. fra Ao Shima Tempel og i N. 14° Ø. fra Tosaki Bana. $31^{\circ} 49' 0''$ N. Br. $131^{\circ} 30' 0''$ Ø. Lgd.

Honshu Ø.-Kyst. Rikuzen Distrikt. Oginohama. Oginohama Fyr lyser nu fra N. 50° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 40° V. Flammens Højde: 125 Fod. $38^{\circ} 23'$ N. Br. $141^{\circ} 27'$ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Callao samt Beirut og Aleksandrette i Syrien betragtes ikke længere som pestsmittede.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Januar 1904. — Vort Fyrvæsens Udvikling i det kommende Tiaar. — Vore Fiskeres nautiske Uddannelse. — Bemanning af Fiskekutternes Motorjoller. — Fra Rigsdagen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Foreringsmeddelelser. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Førster Side pr. Petitolinie à 45^m Bredde 25 Øre
De øvige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 $\frac{1}{2}$ Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end $\frac{1}{2}$ Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønne til Maling af Bunker- og Lastrum.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Chr. Petersen,

12, Holbergsgade 12, 1ste Sal.

1. Kl. Skræderforretning for
Civil og Uniformer.

Etab. 1881. Moderate Priser.

Alt kan leveres i Løbet af
2 Dage.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/S Progres“
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

AAGE SØRENSEN'S

Skibsproviantsforretning.

Toldgodtgørelse

for Udførselsvarer.

Stege.

S. Dinesens Dampdreieri

Vejle

leverer Skibsblokke af enhver Art, Pokkenholts Jomfruer, Styrerater samt alt under denne Branche til Skibsudrustning henbørende.

Forhandlere Rabat.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Januar 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	81— ¹ / ₄	81	81 ¹ / ₂
Danmark		69 ¹ / ₄	71
Norden		98	98 ¹ / ₂
Kjøbenhavn		75 ¹ / ₄	75 ³ / ₄
Carl		78 ¹ / ₂	74
Dannebrog		83 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
Skjold		51	52 ³ / ₄
Urania		18 ³ / ₄	19 ¹ / ₄
Union		82 ¹ / ₂	84
Dampsk. af 1896		84 ¹ / ₄	85
Østasiatiske		102 ¹ / ₂	102 ³ / ₄
Østersøen		90	95
Nordsøen		—	—
Vesterhavet		100	105
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		80	95
Inga		76	80
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		60	65
Gorm		89	100
Hejmdal		98	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk. af 88		101	103 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østasias. Komp.		98	100
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ uopsig. Stats		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Husejer Kreditk.		85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Kbhvns Kreditf.		89	89 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..	94 ³ / ₄	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		96 ¹ / ₄	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	89	88 ³ / ₄	89
4 ⁰ / ₀ — — 7 —		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Landkreditk. 8 —		91	92
Aktier.			
Nationalbank		141 ¹ / ₄	142
Privatbank	117 ³ / ₄ 118	117 ³ / ₄	118
Landmandsbank		124 ³ / ₄	125
Handelsbank	130— ¹ / ₄	130	130 ¹ / ₂
Grundejerbank	113— ¹ / ₄	112 ³ / ₄	113 ¹ / ₄
Burm. & Wain		101	102
Helsingørs Jærnsk.		94	94 ³ / ₄
Sukkerfabr.	136	135 ³ / ₄	136
Bryggeri Aktier	122 ³ / ₄	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄

Vekselkurser d. 19. Januar 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.22	18.18
Paris	72.50	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Januar 1904.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.25
5% Rumænske Stats	99.80
4% — — 1890	88.75

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

„Foren. Dampskibs.“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 26,000, „Dannebrog“ 6,000, „Urania“ 32,000, „Selskab af 1896“ 8,000, „Østasiatisk Comp.“ 44,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11—3.

Bestyrelsen.

Skib til Salg.

Galeasen „Jensine“, 39²⁴/₁₀₀ Reg.-Tons, laster 90 Tons d. w., ligger til Salg i Januar Maaned ved Henvendelse til Ejeren

Skipper M. Jensen
Middelfart.

Skonnert

„Anna“ af Vejle udbydes til Salg, dr. 26²²/₁₀₀ Tons, laster 12,50 Cnt. d. w., man henvender sig til:

Skipper N. P. Nielsen
Bredballe Strand, Vejle.

Skib til Salg.

Paa Grund af Dødsfald er Skonnert „Lovise“ til Salg. Bygget 1899 til 16 Aars Klasse. 50,71 Brutto Tons. Laster c. 85 Tons. Sejler uden Ballast. Man bedes henvende sig til M. R. Gammelgaard i Troense, hvor Skibet er beliggende.

Skib til Salg.

Galease „Skirner“, 35,14 Reg.-Tons Netto, laster 1650 Cnt. d. w., er til Salg ved Henvendelse til

L. P. Thomsen,
Teglgade, Marstal.

Skib til Salg.

Skonnert „Alma“, drægtigt 53 Rig.-Tons, laster c. 6000 Kbf. Træ, 107 Tons d. w., sælges billigt paa Grund af anden Livsstilling.

A. Johansen, Bogense.

Lejlighed og Kvase.

En 4 Værelsers Lejlighed, smukt beliggende, med Have, er til Leje straks eller til April. Samme Sted ligger en godt vedligeholdt Kvase med godt Inventar (Størrelse 16,76 Reg.-Tons) billig til Salg. „Christoffersminde“, St. Jørgen Strandhuse, Svendborg.

F. Petersen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling i Kolding Tirsdagen den 26. Januar Kl. 9¹/₂ i Kolding Højskolehjemets Lokaler.

Dagsordenen vil blive tilsendt Kredsformændene og bedes forhandlet paa Møder i Kredsen inden Generalforsamlingen.

Nicolaisen
Sekretær.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
(Grundlagt 1838).
Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSENS** Telefon 2168.
Metalstøberi & Metalvarefabrik.
St. Annægade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.
Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Telf. 863. **Skibs- og Maskinarbejde**
udføres hurtigt og billigst ved
M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.
Telf. 863.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

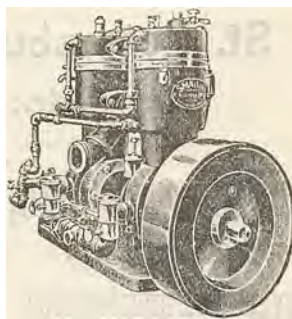
Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København—Stockholm og Mellemstationer.

Ingen Fartøjsejer



bør købe Motor

før han har set Katalog fra

Motorforretningen

„SMALLEY“, lim.
Vesterbrogade 80, Kjøbenhavn V.

„Smalley“ er bedste Baadmotor
i Handelen.

Fartreguleringen fuldkommen.

Motorbaad til Fremvisning.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet,
Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Joh. Fønss's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Januar 1904.

11. Aarg.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470×76×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Kjøbenhavns

Skipperforening

afholder den i Vedtægterne § 21 fastsatte ordenlige Generalforsamling Lørdag den 13. Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelses Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1903 vil ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 27. Januar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 19. Januar 1904.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

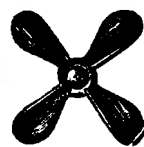
Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappel.

16, St. Annæplads. Telf. 561.

International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

Kjøbenhavn, d. 28. Januar 1904.

Det er sandsynligt, at vi staar overfor en helt ny Face af Dampmaskinens Udvikling. Stempelmaskinerne, der med de moderne Tre- og Firegangsmaskiner vel sagtens er naaet saa tæt op ad Fuldkommenheden — og herved kan man maaske, til Trods for det relative i Udtrykkene, forstaa hurtig og økonomisk Fremdrivning — som disse Maskintyper nu en Gang tillader, maa paa stadig flere og flere Punkter give Plads for Dampturbinen. Naar man betænker, hvilke Fordele denne byder paa, maa man i Grunden undre sig over, at Turbinen ikke allerede forlængst og i langt højere Grad har forandret paa Forholdene i Dampskibsfarten: mindre Rumfang og mindre Vægt af Maskiner, større Ekspansionsforhold og deraf følgende mindre Kulforbrug og endelig Ophør af Vibrationen, der navnlig i hurtiggaaende Skibe har en meget uheldig Indflydelse, selv om Maskinerne er afbalancerede med nok saa stor Omhu. Og hvad følger ikke heraf igen: Muligheden for større Fart med mindre Maskinpersonale og i det hele taget mindre Omkostninger — netop hvad Skibsfarten i de senere Aar i saa høj Grad har følt Trang til, for at kunne klare sig.

Er Dampturbinen imidlertid ikke gaaet frem med saa raske Skridt — thi det er allerede mange Aar siden, de første Forsøg i denne Retning kom frem — saa har dens Fremgang til Gengæld været saa meget desto sikrere, fra Eksperimenter til mindre Anlæg i Land og hurtiggaaende Skibe af forholdsvis ringe Størrelse, derfra til større hurtiggaaende Fartøjer, og nu sluttelig har der hævet sig Røster for dens Anvendelse i Fragtdampere, et Felt, som man fra første Færd ansaa den for fuldstændig udelukket fra. Man har altsaa, selv uden at være særlig sangvinsk, Lov til at vente sig Resultater af Betydning af Dampturbinen; af ganske speciel Interesse vil det i denne Forbindelse blive at erfare, hvilke Resultater den af Cunard Line til Bedømmelse af Turbinespørgsmaalet nedsatte Kommission vil komme til. Denne Kommission begyndte sit Arbejde med en Undersøgelse af forskellige elektriske Anlæg, der blev drevet af Turbiner, idet det ved saadanne var lettest at faa de fornødne Data med tilstrækkelig Nøjagtighed; senere er Kommissionen gaaet over til at anstille Forsøg med to Dampere, Arundel og Brighton, byggede af det samme Firma til Farten mellem Newhaven og Dieppe. Af disse er den første, der er forsynet med Stempelmaskiner, 277 Fod lang og løber 21 Mils Fart med 5600 ind. HK.; den anden er derimod forsynet med Turbinemaskiner, 282 Fod lang og løber 22 Mils Fart med 7000 ind. HK. Ogsaa andre store engelske Dampskibsselskaber beskæftiger sig levende med Spørgsmaalet, saaledes fremhævede Bestyrelsen for Peninsular and Oriental Company ved Selskabets nylig afholdte Generalforsamling, at den holdt vaagent Øje med, hvad der fremkom i Sagen, og at den var forberedt paa inden længe at maatte antage Systemet for en Del af dets Damperes Vedkommende. Endelig har Allan Line, til Brug ved Posttjenesten mellem England og Kanada, for Tiden to Dampere under Bygning, der forsynes med Turbiner af Parson-Typen og hver bliver paa 12,000 R.-T. Netto.

Ikke blot vore Naboer mod Vest, men ogsaa Tyskerne søger ad praktisk Vej at komme til Klarhed

over Spørgsmaalet Turbinemaskine kontra Stempelmaskine. Paa Vulcans Værft i Danzig bygges saaledes en Krydser paa 2300 R.-T. Brutto og 10,000 HK. til den tyske Orlogsmarine. Den skal forsynes med Turbiner og otte Skruer. Samtidig staar i Kiel en mindre Fragtdamper af samme Art paa Stablen.

Men naar nu Turbinen paa det nuværende Tidspunkt er naaet et saa betydeligt Stykke frem i sin Udvikling, da fremstiller ganske naturligt det Spørgsmaal sig for os: Hvornaar vil den faa Betydning for dansk Skibsfart? et Spørgsmaal, der i det væsentlige først da vil kunne besvares, naar der foreligger fyldestgørende Oplysninger om Turbinens Forhold til den sædvanlige Lastdamper. Som Forholdene staar i Øjeblikket, synes nemlig Turbinen først ved en ret betydelig Fart — c. 15 Mil — at yde Maksimum af Fordele fremfor den almindelige Maskintype, og denne Fart lader sig vistnok kun vanskeligt forene med en Bygningsform af Lastdamperen, der sikrer en tilstrækkelig stor Lasteævne.

Som Supplement til vor Meddelelse af 31. Decembris f. A. om de ændrede Takster m. m. for Odense Fjords og Kanals Lodserier, gældende fra og med 1. Januar 1904, skal vi anføre følgende Bestemmelse angaaende Lodsning under Bugsering:

„Naar Lodsen, i Henhold til de særlige reglementariske Bestemmelser for Lodseriet, samtidig besørger flere Skibes Lodsvejledning gennem Kanalen mellem Odense og Stige og Opsigten der med dem, tilkommer der ham fulde Lodspenge for hvert Skib; men hvis der skal erlægges Etmaalspenge, deles disse, ligesom Hjemrejsepengene, imellem Skibene efter disses Antal.“

Endvidere er der truffet nærmere Bestemmelser om Hjemrejsepenge for Lodser ved de nævnte Lodserier.

Man har længe vidst, at „Det forenede Dampskibsselskab“ tiltrængte forøget Kapital — hvad der jo tilstrækkelig forklares ved de betydelige Nyanskaffelser, som Selskabet i de sidste Par Aar har foretaget, navnlig Anskaffelsen af de store transatlantiske Dampere — og denne ventede Kapitalforøgelse vil formentlig ske i den allernærmeste Tid. Da Dampskibsaktiernes Kursniveau jo ikke i Øjeblikket opfordrer til Udbydelse af Aktier, vil Selskabet gennem Privatbanken og Landmandsbanken udbyde et nyt Partialobligationslaan paa 5 Millioner Kroner. Rentefoden bliver $4\frac{1}{2}$ pCt., og Emissionskursen vil formentlig blive $98\frac{1}{2}$. Amortisationsfristen er 20 Aar, dog at Selskabet forbeholder sig Ret til efter nogle Aars Forløb helt eller delvis at indføre Restgælden.

D. F. D. S. har i Forvejen tvende Serier Partialobligationer, nemlig en Serie af 1888, oprindelig forrentet med 5 pCt., senere konverteret til 4 pCt. og en anden Serie optaget i 1897 og ligeledes forrentet med 4 pCt. Begge disse Serier amortiseres til en Udtrækningskurs af 110. Til Rest paa disse Laan er formentlig i Øjeblikket 6 til $6\frac{1}{2}$ Mill. Kr. De noteres for Tiden omkring 101.

Forøvrigt indeholder Lovene den Bestemmelse, at det samlede Beløb af udstedte Obligationer ingensinde maa overstige Aktiekapitalen — men dertil er der endnu et Stykke, idet denne jo ved sidste Udvidelse i 1900 bragtes op til 18 Mill. Kr. (Børsen).

Som nævnt andet Steds i Bladet løb Lørdag Eftermiddag d. 23. ds. „Vestindisk Kompagnis“ ny Dampner — den tredje i Rækken — af Stablen fra Værftet paa Revshaleøen. Aktieselskabet Burmeister & Wain havde udstedt en Række Indbydelser til at overvære Afløbningen og i den Anledning rejst en stor Tribune ud for Afløbsstedet. Blandt de til Stede værende nævner vi, foruden Repræsentanter for Værftets Direktion, Etatsraaderne H. Andersen, Glückstadt og Claus L. Smidt, Admiral Richelieu, Grosserer Holger Petersen, Havnekaptajn Drechsel og Direktøren for den polytekniske Lærestanstalt G. A. Hagemann.

Ved halv tre Tiden ankom Prins Valdemar og Prinsesse Marie og umiddelbart derefter meldtes der „Alt klar“ ovre fra Damperen. Skibet, der ved Afløbningen fik Navnet St. Thomas, løb af Stablen uden noget Uheld.

I Ministerialtidende er offentliggjort en Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra 1. April 1902 til 31. Marts 1903. Det fremgaar af denne, at der til Redningsvæsenet ialt er anvendt 203,500 Kr. Der er i Aarets Løb forefaldet 20 Redningsforetagender, nemlig 16 med Redningsbaad og 4 med Raketapparat. Antallet af reddede udgjorde ialt 231, af hvilke 209 blev reddet med Redningsbaad, 22 med Raketapparat. Desuden har Redningsapparaterne i 39 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger.

Af Dampskibet „Vestkysten“ er der i Aarets Løb ydet Assistance til 23 Fiskerbaade med en Besætning af 110 Mand. Desuden har den reddet en Skibsbesætning paa 7 Mand og ydet Assistance til en Dampner, der havde knækket Skrueakslen.

Af Rapporter indkomne til den norske Udenrigs-afdeling fremgaar det, at den i Australien gældende „Immigration Restriction Act“ i den senere Tid er blevet anvendt med meget stor Strængighed.

Udenrigsafdelingen finder derfor atter at burde henlede Skibsrederes Opmærksomhed paa den Risiko, man løber, naar der blandt Besætningen paa Fartøjer, ankomende til Australien, findes nogen, som efter Loven er at betragte som „prohibited immigrant“ (Personer, som ikke kan skrive et opgivet evropæisk Sprog efter Diktat, som maa befrygtes at ville falde det Offentlige til Byrde o. s. v.), og særlig hvis der findes nogen af farvet Race. Hvis nogen saadan med Skibet ankommen Person gør Forsøg paa at indvandre, vil nemlig Føreren kunne blive idømt en Bøde af indtil 100 £ for hver.

Der berettes, at et britisk Dampskib, som nylig forliste udenfor Indsejlingen til Melbourne, ikke fik Tilladelse til at bringe den af 21 Malayere og Kinesere bestaaende Besætning i Land for at afvente en passende Lejlighed til Hjemsendelse, men at Mandskabet maatte sendes med allerførste Lejlighed, uagtet dette bevislig medførte en Merudgift af 5 £ pr. Mand. At tillade Mandskabet at søge ny Hyre fra Melbourne var der ikke Tale om.

(Norges Sjøfartst.).

I et i Buenos Ayres udkommende Blad oplyser Føreren af Dampskibet „Lesbury“, Kapt. M. H. Elliot, at Grunden til Dampskibene Alacrity's, Oro's, Northumbria's, Andona's og Lesbury's Forlis har sin Grund i Føjl ved det benyttede engelske Admiralitetskort, der var korrigeret til Juni 1903. Efter hvad der videre er oplyst, maa dette gælde Kort Nr. 1749 Rio de la Plata, Montevideo — til Buenos Ayres. Dette Kort har Paategning: „large corrections Marts 1884, Maj 1895, Maj 1903.“

(Norges Sjøfartst.).

Ved Swan & Hunters Skibsbyggeri ved Tynen, løb for kort Tid siden en Frugtdampner af Stablen, bygget for Rederifirmaet Elders & Fyffes, og bestemt til Transport af Bananer fra Port Limon til Manchester. Fartøjet, der fik Navnet „Matina“, er det første af tre af samme Slags, som dette Rederi har bestilt. Dimensionerne er: Længde 362', Bredde 46' og Dybde 32'; Lastevævnen er c. 5000 Ton d. w. Det er udstyret med Kølapparat, der skaffer frisk, kølig Luft til hele Lastrummet. Det anvendte System er ganske nyt og bestaar af en Luft- og en Vandpumpe. Luftpumpen tilfører den fornødne Luft, der passerer over utallige Rør, hvorigennem koldt Søvand stadig holdes cirkulerende ved Vandpumpen. Farten er 12½ Knob lastet.

Skibet kan laste c. 46,000 Bushel Bananer; i Forbindelse med sine øvrige Skibe vil Rederiet kunne indføre omtrent 2½ Mill. Bushels om Aaret.

Efter en Forordning, der er udstedt af den franske Regering i December 1903, er Maksimaltaksterne for Havneafgifter i Dunkerques Havn fastsat saaledes: I. For alle Skibe, der løber ind i Havnen 2 Centimer for 1 Netto R.-T. II. For alle i Havnen indladede eller udlossede Varer 2 Centimer pr. Ton af 1000 kgr. eller Dele af en Ton, der betales af Afsender eller Modtager. Fra den første af disse Bestemmelser er bl. a. følgende Skibe fritaget: Fartøjer paa mindre end 100 Netto R.-T. der udelukkende gaar i Fart mellem Dunkerque og franske Havne ved Nordsøen, Kanalen eller Atlanterhavet; Skibe, der søger Havnen som Nødhavn og Skibe, der løber ind eller ud i Ballast uden at have gjort nogen Forretning.

(Hamb. Børsenhalle).

Det britiske Board of Trade oplyser, at flere Skibe i den sidste Tid er blevet idømt Bøder i Lorenzo Marques, fordi de ikke har haft Sundhedspas fra den portugisiske Konsul paa det oprindelige Afsejlingssted, efter at Skibet har anløbet andre Havne under Vejs.

Et britisk Skib fik saaledes nylig en Mulkt paa 18 £, fordi det ikke havde Sundhedspas fra den portugisiske Konsul i Liverpool, hvorfra Skibet var sejlet, først til Durban og derfra til Lorenzo Marques, enskønt det havde Sundhedspas fra Konsulen i Durban.

Den samme Regel gælder til alle portugisiske Havne og Havne i portugisiske Besiddelser eller Kolonier. Mulkten beregnes efter 10,000 Reis pr. 100 Ton og kan fordobles i Gentagelsestilfælde.

(Kysten).

Cairn Line of Steamships har i det forløbne Aar, regnet til d. 30. September, givet et Overskud af 8,621 £ imod 4,912 £ i det nærmest foregaaende Aar. Efter Fradrag af Renter etc. udbetaltes en Dividende af 6 pCt., eller 4 pCt. mere end i Fjor; der er imidlertid ikke foretaget nogen Afskrivning i de sidste to Aar.

Selskabets Flaade bestaar af 8 Skibe med 15,782 Tons Brutto.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Konsulatafgifterne.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har til Regeringen og Rigsdagen indsendt følgende Andragende:

Til

Regeringen og Rigsdagen!

Under 12. November 1900 tillod Repræsentationen sig til den høje Regering og Rigsdag at indgive et Andragende, dels angaaende de da foreliggende Skattelovforslags Bestemmelser med Hensyn til Aktieselskabers Beskatning, dels om, at Indførselstolden paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer samt Konsulatafgiften maatte blive ophævede. Fra Regeringen modtog Repræsentationen, i Anledning af dette Andragende, Tilsagn om, at der fra dens Side vilde blive taget det mest mulige Hensyn til de fremsatte Ønsker, og af Folketingets Finansudvalg blev der afgivet følgende, af hele Udvalget tiltraadte Betænkning over Andragendet:

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

I Rigsdagssamlingerne 1901—02 og 1902—03 er der derefter af Regeringen fremsat Forslag til Lov om en Reduktion af Indførselstolden paa Skibe og Skibs-materialer. Ved dette Forslag imødekom Regeringen delvis det gennem en lang Aarrække af Skibsfarten og Skibsbygnings-Industrien nærde Ønske om en Ophævelse af denne Told. Det blev i Motiverne til Forslaget udtrykkelig fremhævet, at den nuværende Told paa Skibe hviler paa Skibsfarten som en tung og ubillig Byrde, og at „det maa erkendes, at Kravet om dens Afskaffelse er fuldt begrundet“, men at „i Øjeblikket Hensyn til Statskassens Tarv gør det betænkeligt helt at ophæve denne Toldafgift“, hvorfor Lovforslaget indskrænkede sig til at foreslaa Afgiften nedsat til 1½ pCt af Værdien.

Dette Lovforslag blev vedtaget i Folketinget, men ikke i Landstinget, og da Regeringen ikke paany har forelagt det i indeværende Rigsdagssamling, synes det jo desværre, at Skibsfarten og Skibsbygningen endnu i nogen Tid skal lide under de gældende ubillige Toldbestemmelser.

Told- og Konsulatafgifterne hviler saaledes fremdeles i deres fulde Omfang paa Skibsfarten, og Repræsentationen tillader sig derfor atter at rette en Henvendelse til den høje Regering og Rigsdag om at lette den Byrde, som disse Afgifter er for vor Skibsfart, ved at ophæve Konsulatafgiften. Da det, som ovenfor nævnt, i sin Tid er erkendt saavel fra Regeringens som fra Rigsdagens Side, at Ønsket om Lettelse af disse Byrder er berettiget, mener Repræsentationen ikke at behøve i nærværende Henvendelse at fremsætte nogen udførlig Begrundelse af dette Ønske. Den skal derfor indskrænke sig til paany at pege paa det urimelige og uretfærdige i, at Skibsfarten alene udreder saa godt som den hele Udgift til Konsulatvæsenet, medens Konsulatinstitutionen, saaledes som den har udviklet sig paa Grundlag af Loven af 14. April 1893, paa ingen Maade skal varetage Skibsfartens Interesser, men snarere maa siges at have til Opgave at varetage Næringslivets Interesser i Almindelighed. Som Udviklingen har været, lægger Skibsfarten i stedse ringere Grad Beslag paa Konsulaternes Arbejde, medens dette i stigende Grad omfatter de Interesser, der er knyttede til Industrien, Landbruget og Handelen.

At Skibsfarten saaledes har et retfærdigt Krav paa at blive befriet for Afgifterne til Konsulatvæsenet, har da ogsaa fundet fuld Tilslutning hos den under 14. No-

vember 1899 af Indenrigsministeriet nedsatte Kommission til Drøftelse af forskellige, Skibsfarten vedrørende, Forhold. I Kommissionens d. 24. Oktober f. A. afgivne Betænkning tiltrædes i alt væsentligt de fra Skibsfartens Side om, denne Sag fremsatte Betragtninger, og det hedder herefter:

„Det er, efter Forholdenes Udvikling, i dens (Kommissionens) Øjne ganske urimeligt, at Udgifterne ved Konsulatvæsenet udelukkende bæres af Sønæringen, der maa føle Afgiften dertil, hvilken nu formentlig udgør ca. 300,000 Kr. aarlig og falder paa enkelte Skibe med endog over 3000 Kr.*) aarlig, som en direkte Skat, der er saa meget tungere, som de fremmede Nationer, med hvilke danske Skibe skal konkurrere paa Verdensmarkedet, dels slet ikke, dels ikke paa langt nær har lagt en Skat af tilsvarende Størrelse paa deres Skibsfart. Den danske Sønæring oppebærer ikke af Statskassen — som mange andre Næringsgrene, og som det er Tilfældet med Søfarten i adskillige andre Lande — Subvention af nogen Art (der er herved med Forsæt ikke taget Hensyn til de Subventioner, som Statskassen yder til „Det forenede Dampskibsselskab“ i Anledning af Farterne paa Øst-England og Island, da de ikke er tilstaaede for selve Søfartens Skyld), og den begærer ej heller saadan Understøttelse, men paa den anden Side synes den da ogsaa at maatte have et rimeligt Krav paa at blive fri for direkte Byrder, derunder den ikke ubetydelige Byrde, som Konsulatafgiften faktisk er, og efter Loven af 1893 maa være“.

Repræsentationen tør nu gaa ud fra, at det saa vel i dens ovennævnte Andragende som i den her omtalte Kommissionsbetænkning fremsatte Ønske om Konsulatafgiftens Ophævelse ogsaa nu vil blive erkendt berettiget fra Regeringens og Rigsdagens Side. Naar den nuværende Konsulatafgift helt bortfalder, og Udgifterne til Konsulatvæsenet derefter afholdes af Statskassen, vil en fuldt ud naturlig Ordning være indført, idet Skibsfarten da jævnstilles med Landets øvrige Næringsveje. Imidlertid vil det være rimeligt, at der af Skibene ydes Konsulaterne Betaling i de enkelte Tilfælde, da de benytter deres Hjælp, og der bør formentlig herom fastsættes nærmere Bestemmelser, hvilket vil kunne ske ved en i Henhold til Lov om Konsulatvæsenet af 14. April 1893 § 9 fastsat Tarif, saaledes at Skibsfarten kommer til at yde fuld Betaling for det Arbejde, som Skibenes Anlæben af eller Ophold i de forskellige Havne maatte paaføre Konsulaterne.

Skibsfarten arbejder for Tiden under Forhold, der næppe nogen Sinde har været vanskeligere, og saafremt disse ikke — hvad der ingen Udsigt synes at være til — snart bedres, vil der indtræde en virkelig Nødstilstand for vor som for andre Landes Skibsfart. Repræsentationen mener derfor netop for Tiden med fuld Føje overfor den høje Regering og Rigsdag at kunne minde om det naturlige Krav paa Ophævelse af Konsulatafgifterne, som den har, og paa hvis Opfyldelse den nu i flere Aar har ventet. Saafremt hertil sigtende Lovforanstaltninger ikke skulde kunne foretages i indeværende Rigsdagssamling, er det dens sikre Haab, at nærværende Andragende i hvert Fald vil foranledige den høje Regering til i næste Rigsdagssamlings Begyndelse at fremsætte Lovforslag om Konsulatafgiftens Ophævelse, og den høje Rigsdag til at vedtage et saadant Lovforslag.

Repræsentationen tillader sig i Henhold til ovenstaaende at andrage den høje Regering og Rigsdag om Ophævelse af de ved Lov af 14. April 1893 fastsatte Konsulatafgifter.

*) For enkelte Dampskibes Vedkommende betales nu betydelig mere. Saaledes betaler Dampskibet „Oscar II“ en aarlig Konsulatafgift af 6702 Kr. 30 Øre.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. ^{1/1904}, afsagt d. 4. Januar 1904. En Messeopvarter paa Dampskibet Brattingsborg rømte i Liverpool, fordi han fandt Hyren for lav. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. ^{2/1904}, afsagt d. 6. Januar 1904. En Fyrbøder, forhyret med Dampskibet „Oscar II“ udeblev efter Landlov i New York, efter sin egen Forklaring fordi han var blevet beruset og derefter indsat i Arrest for Gadeoptøjer. Dømt efter Sølovens § 300 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. ^{3/1904}, afsagt d. 13. Januar 1904. En Pantrymand, forhyret med Dampskibet Hellig Olav, havde paa en Rejse uden Tilladelse haft 4 Flasker Spiritus med til Fortæring, og havde senere hemmelig medtaget herfra 6 Flasker Akvavit, 20 halve Flasker Cognak og 20 halve Flasker Brændevin; det var hans Hensigt, at disse dels skulde fortæres om Bord, dels søges bragt i Land og solgt i Brooklyn. Efter at Skibet havde været 5 Dage i Søen, blev Spiritusvarerne ved et Tilfælde opdagede og kastede over Bord. Vedkommende Pantrymand sattes under Tiltale efter Sølovens § 308 (ikke dens § 307) og idømtes en Bøde til Statskassen af Kr. 150, hvorhos han skulde udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. ^{47/1903}, afsagt d. 13. Januar 1904. Grosserer Emil Hammelev mod Grosserer Alfred Christensen.

Et til Grosserer Hammelev med Damperen Endsleigh ankommet Parti Egetræ i Bundter fandtes ved Ankomsten beskadiget, og Skaden blev ved en efter Losningen afholdt lovlig Synsforretning ansat til Kr. 550; Skadens Aarsag maatte søges i, at Egetræet havde ligget ovenpaa et Parti Majs, der havde været varmt. Grosserer Alfred Christensen erklærede at ville lade sig søge paa Endsleighs Rederis Vegne, og betale en eventuel Erstatning indtil Kr. 800, hvorefter Grosserer H. anlagde Sag ved Sø- og Handelsretten og paastod sig tilkendt de omtalte Kr. 550 + Kr. 45.09 for Omkostninger ved Synsforretningen med Renter. Indstævnte paastod sig frifundet under Paaberaabelse af, at Endsleighs Rederi i Følge Indholdet af Konnossementet var fri for Ansvar for en Skade som den omtalte og paaberaabte sig navnlig følgende Passus i Konnossementet (oversat fra engelsk): „Man er endvidere gensidig kommet overens om, at Fragtføreren ikke skal være ansvarlig for Tab eller Skade, der bevirkes af Aarsager, som ikke kan kontrolleres, Fare paa Hav, Floder, Kanaler og ved Sejlads, Ild, der opstaar af hvilken som helst Grund og paa hvilket som helst Sted, Baratteri af Kaptajn eller Mandskab, af Fjender, Sørøvere eller Røvere, af Arrest og Forbud af Fyrster, Magthavere eller Folk; af Oprør, Strejker, Strejkende, eller Arbejdsstandsning, af Eksplosion, Kedelsprængning, Brud paa Aksler eller nogen skjult Mangel ved Skrog, Maskine eller Tilbehør, af Sammenstød, Stranding eller anden Søulykke af hvilken som helst Art, heller ikke for Ophedning, Forringelse, Forraadnelse, Utøj, Rust, Udsvedning, Forandring af Beskaffenhed, Afflyden, Lækage, Brække eller Tab eller Skade, der hidrører fra Varenes Natur eller utilstrækkelig Indpakning, heller ikke for Skade i Land eller fejlagtig, utilstrækkelig eller manglende Mærker, Tal, Adresse eller Angivelse, ej heller for tilfældige Udslettelser heraf eller nogen Risiko vedrørende Pram, Skrog eller Omskiftning, ej heller for nogen Tab eller nogen Skade, der foraarsages ved at Rejsen forlænges.“

Fra Indstævntes Side hævdedes det nu, at Majs

ved Indladningen var i tilsyneladende god og sund Tilstand, at Ladningen i enhver Henseende var godt stuvet, garneret og separeret, og at der ikke kunde lægges Kaptajnen eller Besætningen noget til Last.

Det findes nu ikke, at det omtalte Afsnit i Konnossementet kan fritage Rederiet for Ansvar, forsaavidt det skyldes Mangler ved Stuvningen, at det paagældende Parti Egetræ har taget Skade, men da Parterne under den mundtlige Procedure har været enige om, at Sagsøgeren først har begæret Skøn optaget efter Udløbet af den i Sølovens § 148 andet Stk. angivne Frist, maa Bevisbyrden paahvile Sagsøgeren. Sagsøgeren har nu henvist til den omtalte Skønforretning, der under Sagen blev afhjælet. Skønsmændene har forklaret, at der paa nogle af Egetræbundterne sad Klumper af Majs, hvilket viste, at de havde været i umiddelbar Berøring med Majsen; havde Træet været behørig separeret fra Majsen vilde det ikke kunde være blevet fugtigt, og de mente, at vandtætte Presenninger maatte betragtes som behørig Separation i et Tilfælde som det omhandlede, men derimod ikke Maatter.

Paa den anden Side har Indstævnte fremlagt en Erklæring fra to forhenværende Skibsførere, der efter Opfordring fra „Endsleighs“ Kaptajn har besigtiget Ladningen og Stuvningen; i denne Erklæring udtales, at Ladningen i alle Henseender var godt stuvet, garneret og separeret; Udstederne af denne Erklæring blev under Sagen ført som Vidner, og medens den ene intet kunde huske, forklarede den anden, at de foretog Besigtelsen i Løbet af flere Dage og begyndte, forinden Losningen var begyndt, og at der ovenpaa Majsen og under de omhandlede Bundter Egetræ var anbragt som Separation en Presenning, der efter hans Mening var i upaaklagelig Stand.

Efter det saaledes anførte skønnes der ikke at være tilvejebragt fuldt tilstrækkeligt Bevis for, at den omtalte Skade maa tilskrives Mangler ved Stuvningen, og Indstævnte vil som Følge heraf være at frifinde for Sagsøgerens Tiltale. Sagens Omkostninger hæves. Statskassens Ret vil være at forbeholde med Hensyn til at den ovennævnte d. 24. Juni fremlagte Erklæring*) fra Indstævnte ikke er stemplet.

Dom i S. S. No. ^{57/1903}, afsagt d. 13. Januar 1904. Forhenv. Fyrbøder M. P. Madsen af Rind mod Dampskibsselskabet Højmdal.

Sagsøgeren, der var Fyrbøder paa Dampskibet Elna meldte sig d. 19. Januar 1903, da Skibet laa i N. Shields, syg; han blev fremstillet for en Læge, der imidlertid i Følge Tilføjelse i Skibsdagbogen erklærede ham for rask og i Stand til at udføre sit Arbejde. Fyrbøderen fastholdt dog, at han var syg og gik til Køjs, hvor han blev den følgende Dag. Den 21. fremstilledes han igen for en Læge, der imidlertid ligesom den forrige erklærede ham for Simulant. Hos Lægen skal han i Følge Dagbogen have vist upassende Opførsel overfor Kaptajnen. Den 22. Januar lod den danske Konsul i Newcastle Fyrbøderen undersøge af en Læge ved et derværende Hospital, hvilken Læge ligeledes erklærede ham for rask. Da Fyrbøderen igen kom om Bord, nægtede han at arbejde og gik til Køjs. Paa Grund af dette sit Forhold blev Fyrbøderen af Kaptajnen, under Iagttagelse af Reglerne i Sølovens § 103, anset med Fortabelse af en Maanedes Hyre efter Lovens § 102; det tilførtes Dagbogen, at Lægeregninger og andre Omkostninger vilde være at afholde af Fyrbøderen, og at Hyren for den Tid, han ikke arbejdede, skulde tilfalde de andre Fyrbødere. Den 6. Februar gik Fyrbøderen med Tilladelse i Land i Barcellona, men kom først tilbage den følgende Dag Kl. 4 Eftmd.; han havde været hos den danske Konsul, der havde ladet ham undersøge af en Læge,

*) Formentlig Erklæringen om at modtage Søgemaal og betale en eventuel Erstatning indtil et Beløb af Kr. 800.

der havde erklæret, at han intet fejlede. I Anledning af, at han var kommet for sent tilbage til Skibet, havde Kaptajnen, i Følge Sølovens § 102, 4. Stk., ikendt ham Fortabelse af $\frac{1}{4}$ Maanedes Hyre.

Af Fyrbøderens Afregningsbog samt en Udskrift af Konsulatsprotokollen i Antwerpen fremgaar det, at han d. 24. Februar i denne By blev afmønstret efter Anmodning, idet han forklarede at have paadraget sig Skade om Bord; der udbetaltes ham Kr. 29.37, idet der, i den ham tilkommende resterende Hyre Kr. 83.62, fradroges Kr. 16.45 for Lægeregninger og Rejse til Newcastle, 6 Dages Hyre med Kr. 9.00 samt Mulktbeløb Kr. 28.80, ialt Kr. 54.25.

Efter Afmønstringen rejste Fyrbøderen til Danmark og konsulerede d. 27. Februar Korpslæge Videbech i Viborg, der fandt ham lidende af Brysthindebetændelse, for hvilken Sygdom han henlaa paa nævnte Læges Privat-klinik indtil d. 27. Marts.

Sagsøgeren hævder nu, at han i Virkeligheden har været syg hele Tiden fra d. 19. Januar, om han end af og til har udført lettere Arbejde, og under nærværende Sag — der er meddelt ham fri Proces — gør han gældende, at det er uberettiget, at der er gjort ham Fra-drag i Hyren, samt at han desuden har Krav paa Rederiet efter Sølovens § 90, 3. Stk. Han paastaar derefter Rederiet tilpligtet at betale ham: 1) som Resthyre Kr. 55.96, 2) 4 Ugers Kur og Pleje Kr. 28, 3) Klinikbehandling Kr. 76, 4) Medicin Kr. 5.82, 5) Hjemrejseomkostninger Kr. 38, tilsammen Kr. 203.78 med Renter.

Naar Sagsøgeren som Resthyre opfører Kr. 55.96, beror dette paa, at han regner Afmønstringen fra d. 25. Februar, men da han efter det ovenfor anførte ses at være afmønstret d. 24. Februar bliver Resthyren alene det ham fratrukne Beløb (se ovenfor) Kr. 54.25.

Naar Rederiet har hævdet, at Afmønstringen i Antwerpen skete paa Fyrbøderens egen Begæring, medens denne har benægtet dette, bemærkes det, at han ganske vist selv begærede at blive afmønstret, men dette skete alene paa Grund af Sygdom, og ved Afregningen forbeholdt han sig ogsaa sin Ret i den Anledning overfor Rederiet. Sagsøgeren har fremlagt tvende Erklæringer fra Korpslæge Videbech af 27. Marts og 2. Juli 1903; i den første Erklæring skriver han, at han er tilbøjelig til at antage, at Sagsøgeren havde været syg i nogen Tid, da han kom under Lægebehandling, idet Tilfældene svandt ret hurtigt, og Sagsøgerens Tilstand ved den første Undersøgelse svarede til Slutningsstadiet af Sygdommen. I den anden Erklæring udtales, at da Brysthindebetændelse ikke har noget typisk Forløb, er det nærmest en Skønssag, naar man vil regne, at det paagældende Tilfælde er begyndt, men at Videbech vil antage, at det er begyndt i sidste Halvdel af Januar Maaned. Det findes dog ikke ved disse Erklæringer mod Rederiets Benægtelse at være bevist, at Sagsøgeren har været syg under Rejsen eller ved Afmønstringen; der kan derfor ikke tilkendes ham Godtgørelse for Kur og Pleje, ligesom det maa have sit Forblivende ved Afdragene for Lægeregninger, Rejse til Newcastle samt Kr. 9 for Hyre i den Tid, han ikke arbejdede. Med Hensyn til Mulkt-beløbene bemærkes, at Rederiet ikke kan anses for at have ført Bevis for, at Sagsøgeren simulerede; der er ikke fremlagt Attester fra de Læger i Udlandet, der undersøgte Sagsøgeren, og denne har benægtet Rigtigheden af det om disse Lægers Udtalelser i Skibsdagbogen indførte, idet han har anført, at den ene har foreskrevet ham Medicin, hvad Rederiet har erkendt, og at de andre blot ikke har kunnet konstatere nogen Sygdom. Mod Sagsøgerens Benægtelse er det heller ikke godtgjort, at han har udvist nogen upassende Opførsel hos Lægen ved Tyne Dok, hvorfor Kendelsen om Fortabelse af 1 Maanedes Hyre maa ophæves. Derimod findes Sagsøgeren med Rette at være ikendt Fortabelse af $\frac{1}{4}$ Maanedes Hyre for at være kommet for sent om Bord i Barcellona. Herefter skulde der kun afdrages ham for

Mulkt Kr. 11.25, medens der er afdraget ham Kr. 28.80. Forskellen Kr. 17.55 har Rederiet at betale ham med Renter. Sagens Omkostninger hæves, og der tillægges Fyrbøderens beskikkede Sagfører Kr. 50 i Salær, som udredes af det offentlige.

Dom i S. S. No. $\frac{9}{1904}$, afsagt d. 20. Januar 1904. Købmand Pepke som Kommissionær for Kaptajn J. Bengtson, Fører af Barkskibet Oden mod Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgnings-entreprise.

Den 30. Oktober grundstødte Bark „Oden“, paa Rejse fra Sunderland-Gefle med Kul, nord for Hasle paa Klippegrund. Der blev telegraferet til Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, hvis Damper Skandinavien ankom til Strandingstedet d. 31. Oktober Kl. 7 Formd. Der blev sluttet Kontrakt med Barkens Fører, og Kl. 9 begyndte Bjærgningen, der lykkedes efter c. $\frac{1}{2}$ Times Forløb, da Skibet kom flot. Efter at være undersøgt af Dykker bragtes Barken af Skandinavien ind til Rønne, hvor den fortøjedes Kl. 2 Eftmd.

Ved Synsforretning af 1. December blev Skibet, der er 36 Aar gammelt, ansat til en Værdi af Kr. 4,000. Reparationen antoges at ville koste noget over Kr. 6,200. Reparationen blev anset for uhensigtsmæssig, og Skibet kondemneret. Ladningens Værdi ansattes, som den fandtes om Bord, ufortoldet, til lidt over Kr. 7,000; Losning, Oplægning og Udskibning antoges at ville koste c. Kr. 1900. I Bjærgningskontrakten stod, at Bjærgelønnen skulde fastsættes af Sø- og Handelsretten i København, og Købmand Pepke har derfor bragt Sagen for Retten efter Aftale med Bjærgningsentreprisen. Denne sidste har udtalt, at Kr. 3,500 formentlig maatte anses for en moderat Bjærgeløn, medens Købmand Pepke har ment, at Kr. 1,500 vilde være rimelig Betaling. Der er ikke af nogen af Parterne gjort Fordring paa Renter eller Sagsomkostninger. Sagen har efter Parternes Ønske, med Rettens Samtykke i Henhold til § 26 i Sø- og Handelsretsloven kun været forelagt skriftlig.

Bjærgelønnen findes passende at kunne bestemmes til Kr. 2,500.

Literatur.

Vandrørskedlen. Paa „Elektroteknisk Tidsskrifts“ Forlag er i Januar 1904 udkommet en Haandbog af Maskiningeniør Rich. Madsen, der omhandler det for Tiden meget aktuelle Spørgsmaal om Vandrørskedler, og som er bestemt til Benyttelse for Maskinmestre, Maskinteknikere og Driftsbestyrere, hvem Tilsynet af saadanne Kedler kan komme til at paahvile. Der omtales saa vel stationære Dampkedler som Kedler til Skibsbrug. Forfatteren begynder med en Inddeling af Kedeltyper i Almindelighed og gaar derfra over til sit specielle Tema, Vandrørskedlen. For at faa saa økonomisk Arbejde af Dampmaskinen som muligt er man efterhaanden gaaet op til høje Damptryk, 200 Pund pr. □” og derover, og stor Ekspansion, og det forklares paa en let, anskuelig Maade, hvori det ligger, at man ved Anvendelsen af høje Damptryk kan opnaa en stor Kulbesparelse. Vi skal dog gøre opmærksom paa, at paa pag. 10 har Sættennissen spillet Forfatteren et Puds, idet der ved Beregningen af Kalorierne er indløbet nogle slemme Trykfejl. Baade Fortegnene og Additionen i den forøvrigt lette Beregning er fejle, hvilket dog heldigvis ikke kommer til at virke forstyrrende paa Meningen. Det er ikke praktisk, at Dampens Tryk snart opgives i

Pund paa Kvadrattommen og snart i Atmosfærer og i Kilogram (pr. □ Centimeter?).

I høje cylindriske Dampkedler, navnlig Skibskedler med stor Diameter, kan Damptrykket dels paa Grund af praktiske Vanskeligheder og dels af teoretiske Hensyn ikke sættes op over 180 Pund pr. □", og der er derfor i de senere Aar fremkommet en Mængde forskellige Konstruktioner af Vandrørskedler, der med Sikkerhed er i Stand til at arbejde med et cirka dobbelt saa stort Tryk. At disse Kedler er eksplosionsfri, hvilket der af enkelte Fabrikanter reklameres med, er mildest talt en Misforstaaelse, hvilket Forfatteren til Vejledning for den ukyndige ganske rigtigt straks oplyser; medens der dog samtidig gøres opmærksom paa, at en Eksplosion af en Vandrørskedel ikke vil faa saa farlige Følger som af en høj cylindrisk Kedel med sit store Vandindhold.

Der omtales dernæst Fordelene og Manglerne ved Vandrørskedlerne i Almindelighed, hvorefter Forfatteren gaar over til en Beskrivelse af en stor Del af de vigtigste af de for Tiden benyttede Typer. Der har ved Konstruktionen af saadanne Kedler været mange tekniske Vanskeligheder at overvinde, og der gøres stadig ny Forsøg og fremkommer ny Forbedringer i Detaillerne for at faa denne Kedeltype saa fuldkommen som mulig. Hver af Kedlerne har sine Fordele og sine Mangler, og det vil vistnok vare endnu en Del Aar, inden den endelige Konstruktion kan betragtes som fastslaaet.

Da det baade er det fornuftigste og forsvarligste at føde Kedler af denne Art med fersk Vand, der saa vidt muligt er befriet for Stoffer, der afsætter Sten paa Hedefladerne, gives der ogsaa en Beskrivelse af en praktisk og meget anvendt Vandrensner.

Paa en forholdsvis ringe Plads, 132 Sider, har Forfatteren samlet et stort Materiale i en sammentrængt Form. Fremstillingen er klar, tydelig og paalidelig, og den er skrevet paa et flydende Sprog. De i Teksten indsatte 65 Figurer er gennemgaaende godt udførte, nogle er endog fortrinlige; kun et Par enkelte er paa Grund af den stærkt formindskede Maalestok ikke saa tydelige som ønskeligt. Bogens Pris er 2 Kroner, den er trykt paa godt Papir med store latinske Typer og gør saa vel Forlægger som Forfatter Ære. Vi tvivler ikke om, at den vil svare til sit Formaal, nemlig at give en sammentrængt Beskrivelse af de i Brug værende Vandrørskedler, og at den paa Grund af de mange praktiske Vink, den indeholder, vil være til god Nytte og Vejledning for de Teknikere, hvorfor den er bestemt. Vi medgiver den vor bedste anbefaling.

Om Observationer.

Vi har modtaget følgende:

Med stor Interesse har jeg i „Dansk Søfartstidende“ læst et Foredrag om Stedlinjer af fhv. Navigationsskolebestyrer, Hr. Carl G. F. Schwartz. Foredraget i sin Helhed er jeg ikke kompetent til at kritisere, og tages Hensyn til Hr. S's Anseelse og Avtoritet i Navigations-spørgsmaal, maa vel ogsaa paa Forhaand en saadan Kritik betragtes som overflødig; men ved at læse Beretningen kom jeg til at tænke paa, at det efterhaanden er gaaet mig, som det uden Tvivl er gaaet flere, der er bleven belært af Modgang og derfor har forsøgt andre Metoder, end der lærtes os paa Skolen.

Ligesom i min Skoletid ser jeg, at Hr. S. ved Eksempler regner med tre observerede Højder; jeg mindes, at denne Fremgangsmaade blev indprentet os som den absolut hensigtsmæssigste, fordi en mulig Observationsfejl derved vilde tabe i Værdi. I min Styrmandstid har jeg kun set Klokkelsætsobservationer anstillet paa

den Maade, at Skipperen maalte tre Højder, medens den vagthavende Styrmand noterede de tilsvarende Klokkelsæt, og uden at tænke mig Muligheden af noget bedre, fortsatte jeg i flere Aar paa samme Maade. Det kan ikke nægtes, at Resultatet næsten altid var godt, men alligevel hændte det undertiden, at gentagne Udregninger kun overbeviste om, at enten maatte Højde eller Klokkelsæt være aflæst forkert, og naar dette „Resultat“ viste sig at være rigtigt under vanskelige Vejforhold, naar Solen kun nu og da skinnede igennem, og der ikke blev Lejlighed til at anstille flere Observationer, da var der altid noget ærgerligt i at tænke tilbage paa det spildte Arbejde.

Saa vidt jeg ved, anbefales Trehøjdesystemet af alle Landets Navigationsskoler, og i Følge min Overbevisning ligger Aarsagen til den saa ofte paatalte Enkeltmands Navigering i, at Navigatorerne paa Skolen lærer, at de kan stole paa Observationer, der er udregnet ved tre Højder. Denne Forudsætning fra Skolen gaar nemlig i det praktiske Liv over til Bevidstheden om, at man som Fører kan forsvare at stole paa egne Observationer — naar der blot er Lejlighed til at maale 3 Højder. Ligeledes tror jeg, at Trehøjdesystemet medfører skødesløs Observering; man tror, at den ene Fejl vil hæve den anden, og derfor vises hverken Maaling eller Aflæsning den tilbørlige Opmærksomhed. Der er sjælden Lejlighed til at maale tre Stjernehøjder indenfor et rimeligt Tidsrum, og paa Grund af, at det ikke anses forsvarligt at stole paa mindre, har Stjerneobservationer mindre Betydning for Navigering i danske Skibe, end de burde have; og det samme er vist ofte Tilfældet med Solen, naar der om Dagen kun er Lejlighed til at maale en Højde af den.

Som en anden meget stor Ulempe ved den omtalte Fremgangsmaade kan anføres, at Styrmandene faar for lidt Øvelse i at maale Højder; at de daglig deltager i Maaling af Middagshøjden, er næppe nok til, at de kan faa den nødvendige Tillid til egen Dygtighed.

Athvert Menneske kan fejle, er en saa bekendt Sag, at man i Reglen søger at tage Forholdsregler derimod, og der er ingen Grund til at anse Navigatorerne som hævet over denne Skrøbelighed. Selv ved Navigering er der kedelige Eksempler paa, at enkelte har taget Fejl, og derfor maa det uden Tvivl være det rigtigste at lade Navigationsskolerne anbefale Arbejdets Deling i Stedet for som nu at forudsætte Enkeltmands Ufejlbarehed. Efter min Erfaring kan en saadan Forholdsregel paa en nem og praktisk Maade gennemføres derved, at den vagthavende Styrmand og Fører hver maa lere en Højde og udregner samme. Ved Øvelse kan Højderne maales saa hurtig efter hinanden, at en Regnefejl let findes ved Sammenligning, og Forskellen vil sjælden overstige en Bueminut.

Jeg forstaaer Hr. Schwartz saaledes, at han fraraader at kombinere Stedlinjer, naar Vinklen mellem disse er under 45 Grader, og jeg kan saa godt indrømme, at der, naar Vinklen overstiger det nævnte Gradeantal, opnaas størst Nøjagtighed, men naar Højden ikke er stor, og Stedlinjerne behandles omhyggelig, er der efter min Erfaring ikke noget i Vejen for at stole paa dem, naar Vinklen er to Streger (23°) eller derover.

Ved Beregning af Klokkelsætsobservationer har jeg fundet, at det er praktisk at udregne Tidsækvationen i Hovedet og straks anvende den paa Klokkelsættet i Greenwich; derved spares en Del Tal og Ulejlighed.

P. H.

Naar den ærede Indsender udtaler som sin Anskuelse, at „Trehøjdesystemet“ anbefales af alle Landets Navigationsskoler, da gør han sikkert disse Uret. For nærmere at begrunde dette, vil det maaske være paa sin Plads at dvæle et Øjeblik ved den almindelige Klokkelsætsobservation.

Klokkeslættet paa et givet Sted i et vist Øjeblik er som bekendt bestemt ved det observerede Himmellegemets Højde og Deklination i dette Øjeblik samt det givne Steds Bredde — for saa vidt altsaa Højden er rigtig, og der ikke heller er Fejl i de to andre Data, maa Observationen nødvendigvis give det rigtige Resultat. En øvet Observator vil derfor — under Forudsætning af at Kimmings Beskaffenhed ikke giver Anledning til Tvivl — særdeles vel kunne nøjes med én omhyggelig maalt Højde og alligevel være sikker paa et rigtig Resultat. Vi maa her maaske tilføje, at ikke faa Navigatører netop anvender denne sidstnævnte Observationsmetode, at vi personlig finder den ikke blot forsvarlig, men ogsaa værd at anbefale den Observator, der er sikker i Brugen af sin Sekstant, og at vi derfor kun kunde finde det mærkeligt, om Navigationsskolerne vilde tage Afstand fra denne Metode. Hermed være dog aldeles ikke sagt, at den Skibsfører, der saaledes har bestemt sit Klokkeslæt, dermed er færdig med sin Pligt — tværtimod — Hensynet til Skibets Sikkerhed og maaske navnlig til de yngres Uddannelse kræver, at han lader saa mange som muligt af sine Styrmande anstille den samme Observation enten ved Hjælp af én eller flere Højder, og at han bagefter kontrollerer de Resultater, disse kommer til, og naar alle disse Observationer følger umiddelbart efter hverandre, saa har han, som den ærede Indsender meget rigtig bemærker, den Fordel at kunne paavise en Rægnefejl ved en direkte Sammenligning med sin egen Udregning.

Naturligvis kan Observatoren i Stedet for én Højde maale to eller flere og ved Udregningen bruge Middeltallet af disse i Forbindelse med Middeltallet af de tilsvarende Urvisninger, men denne Gennemsnitshøjde vil kun have større Chance for at være rigtigere end hver af de enkelte Højder i Tilfælde af, at Fejlene i de enkelte Højder gaar til modsat Side, og dette kan man kun forudsætte hos den mindre øvede Observator. Den øvede Iagttager vil stedse maale paa samme Maade, d. v. s. han vil maaske altid bringe Billederne en ubetydelig Smule for tæt sammen eller altid holde dem lidt for langt fra hinanden — men aldrig gøre snart det ene og snart det andet. Hvis han saaledes ved Anstillelse af en Klokkeslætsobservation maaler tre Højder og maaler hver af disse f. Eks. $\frac{1}{2}$ Minut for stor, saa vil den ærede Indsender sikkert give os Ret i, at der til Udregningen lige saa godt kan benyttes en hvilken som helst af de enkelte Højder som Middeltallet af dem. Selvfølgelig er det en stadig Forudsætning ved Maaling af Højderækker, at det til hele Observationen medgaaede Tidsrum er saa kort, at Himmellegemets Højdeforandring virkelig i dette kan anses for at være jævn.

Men naar man nu endelig skulde holde sig til Højderækker, hvorfor skulde da Navigationsskolerne netop anbefale de af den ærede Indsender omtalte tre Højder? Dette vilde de dog næppe, med mindre det kunde godtgøres, at tre Højder virkelig var absolut at foretrække frem for alt andet, men det er der efter vor Mening slet intet, der taler for. Ved tre Højder faar man nemlig to Højdedifferenser, to dertil svarende Differenser af Urvisninger og ved Sammenligning af disse et Begreb om sin egen Færdighed i at bruge Sekstanten; hvis imidlertid denne Sammenligning viser en Mangel paa Proportionalitet mellem Højde- og Tidsdifferenser, da kan man ganske vist deraf se, at der er noget galt, men ikke, hvor den begaaede Fejl ligger. Havde man derimod i Stedet for tre maalt fire eller flere Højder, da havde man foruden den nævnte Kontrol paa sin Maalefærdighed tillige en Mulighed for et rigtigere Resultat derved, at man kunde udskyde en enkelt Højde og tilsvarende Urvisning, der ved Sammenligning mellem de omtalte Differenser maatte vise sig at være mindre god.

Naar derfor Hr. Schwartz i sine Eksempler har taget tre Højder, saa er dette formentlig ganske tilfældigt — ved en Gennemgang af hans Opgavesamlinger

træffer man da ogsaa lige saa hyppigt f. Eks. fem som tre Højder.

Skønt vi saaledes i al Almindelighed vil anse det for fuldt berettiget at holde sig til en omhyggelig maalt Højde*), saa gives der dog ogsaa Tilfælde, hvor vi vilde foretrække flere. Har man saaledes, som det jo af og til kan ske, foruden den virkelige Kimming, som maaske ret tydelig kan skelnes med det blotte Øje, tillige „falsk Kimming“, eller hvis Kimmingen ved Maaling af Stjerne-højder er mørk og utydelig, da kan en Række Højder med derefter følgende Undersøgelse af Højde- og Tidsdifferenser muligvis give et Fingerpeg i Retning af, hvilken Værdi man i det givne Tilfælde kan tillægge sin Observation.

Hvad angaar det sidste Punkt: at maale Stjerne-højder, da maa vi, i Modsætning til den ærede Indsender, efter egen Erfaring hævde, at det udmærket godt kan lade sig gøre at maale en Række Højder indenfor et rimeligt Tidsrum.

I Anledning af den ærede Indsenders Slutningsbemærkninger om Kombinerings af Stedlinjer skal vi kun tilføje, at fejlfri Stedlinjer selvfølgelig giver et rigtig Skæringspunkt, selv om Vinklen mellem Stedlinjerne er mindre end 45° , men da man af forskellige Grunde ikke absolut kan sikre sig mod Fejl i Observationer, gør man vistnok bedst i, i Overensstemmelse med Hr. Schwartz, at holde sig til Vinkler over den nævnte Grænse.

Red.

Indkaldelse af befarent Mandskab.

Fra Justitsministeriet er udgaaet følgende Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1904:

- 1) Enhver Befaren, der ikke inden sit 26de Lægdsrulleaar har gjort et Togt og derfor har faaet Vedtegning om at skulle indkaldes forlods, altsaa enhver i Aaret 1877 eller tidligere født Befaren, har uden Ophold at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham at afgive sin Søfartsbog.
- 2) Enhver helbefaren og enhver halvbefaren Værnepligtig, hvem der ikke er tillagt noget Togt, har, for saa vidt han er til Stede her i Landet i Tiden mellem d. 4. og d. 9. Februar, begge medregnede, og ikke er hindret ved lovligt Forfald, hvad enten han er paamønstret eller ikke, inden Udløbet af ovennævnte Frist at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham at afgive sin Søfartsbog.

For saa vidt Søfartsbøgerne er beroende hos Skibsføreren, har Mandskabet at melde dette for Mønstringsbestyreren, hvorhos Skibsføreren er pligtig til inden den ovenfor nævnte Frist at besørge Bøgerne afgivne til Mønstringsbestyreren.

Undladelse af at melde sig straffes med Bøder fra 10 til 100 Kroner. De paagældende kan derhos uden for den sædvanlige Følgeorden afgives til Tjeneste ved Søværnet.

Skibsførere, der forsømmer i rette Tid at afgive de hos dem beroende Søfartsbøger, straffes med Bøder fra 20 til 200 Kroner.

*) En ganske anden Sag er det, at man ved Navigationsskoler — navnlig hvor Adgangen til Anstillelse af Observationer over Kimming er begrænset — ofte lader Eleverne maale en forholdsvis lang Række Højder. Dette sker naturligvis kun for at skaffe Eleverne den størst mulige Øvelse i at anvende Sekstanten i Løbet af den knapt tilmaalte Tid.

- 3) De Værnepligtiges Opmærksomhed henledes paa, at de kan være forfremmede til Befarne, uden at deres Søfartsbøger altid derom kan indeholde Oplysning. Enhver søfarende Værnepligtig uden Togt, der efter sine Farter kan være forfremmet til Befaren, bør derfor melde sig hos en Mønstringsbestyrer, der da enten straks eller i alt Fald efter hurtigst muligt at have indhentet vedkommende Udskrivningschefs Bestemmelse meddeler den paagældende, om hans Søfartsbog vil være at tilbageholde, eller om den straks kan tilbageleveres ham.
- 4) Ved Modtagelse af Søfartsbogen skal Mønstringsbestyreren meddele den Befarne et Bevis for Afleveringen overensstemmende med en ved Ministeriets Foranstaltning trykt Blanket samt spørge ham, om han ønsker at gøre Tjeneste forud for sin Nummerfølge, og i bekræftende Fald give ham en trykt Blanket til Attest om hans Brugbarhed, idet han opfordrer ham til at lade denne udfylde af en autoriseret Læge, hvorhos Mønstringsbestyreren dog skal betyde ham, at selv et af Lægeattest ledsaget Ønske ikke ubetinget vil kunne tages til Følge.
- 5) Udsættelse med Indkaldelse til en senere Mødetid i samme Aar end den, der hjemles ved den i Værnepligtsloven foreskrevne Nummerfølge, kan kun ventes tilstaaet, naar Andragende herom, støttet paa aldeles fyldestgørende Grunde og bilagt med Bevis for disse Grundes Tilstedeværelse, indgives til Justitsministeriet samtidigt med Søfartsbogens Afgivelse, og saaledes, at Underholdspenge bortfalder fra den Dag, Udsættelsen tilstaaes.
- 6) Derimod kan enhver befaren Værnepligtig, der ikke har opnaaet en Lægdsrullealder af 25 Aar, naar han afgiver sin Søfartsbog til Mønstringsbestyreren, begære sig fritagen for Indkaldelse i et Aar fra den Dag, da saadan Begæring fremsættes. Saa længe Udsættelsen varer, kan den paagældende ej udmønstres. Den Værnepligtige kan til enhver Tid fordre Søfartsbogen tilbage, men samtidig bortfalder Udsættelsen. Saadan Udsættelse kan kun én Gang meddeles en Værnepligtig, og den bortfalder i Krigstid. Underholdspenge betales selvfølgelig heller ikke i dette Tilfælde.
- 7) Enhver befaren Værnepligtig, der anser sig berettiget til paa Grund af Utjenstedygtighed eller af andre særlige Grunde at udslettes af Rullen, kan straks fremstille sig for en Kassationskommission i nærmeste Garnisonsby, i Kjøbenhavn: Søværnets Kassationskommission. Han har at henvende sig uden for Kjøbenhavn til vedkommende Garnisons Kommandant, i Kjøbenhavn til Kommandanten i Nyboder.
- Den befarnede Værnepligtige, der har Bevis for at have afgivet sin Søfartsbog, er derhos berettiget til at fremstille sig paa Vagtskibet ved Kjøbenhavn til foreløbig Bedømmelse af, hvor vidt han er skikket til Tjeneste ved Søværnet eller ikke. I sidste Fald vil han hurtigst muligt blive fremstillet for Søværnets Kassationskommission. I første Fald vil der derimod, naar han herom henvender sig paa Orlogsværftet, enten blive anvist ham Arbejde, eller ved Værftets Foranstaltning blive udbetalt ham 50 Øre for hver Arbejdsdag, da Arbejde ikke kan anvises ham.
- 8) Det vil inden Udgangen af Februar blive bekendtgjort for Mønstringsbestyrerne, hvilke Befarne der indkaldes, hvorefter de afgivne Søfartsbøger vil være at tilbagelevere de Befarne, der ikke er indbefattede under Indkaldelsen.

Fragtmarkedet.

Saa vel i La Plata som i det østlige Marked er der indtraadt en betydelig Fasthed i den forløbne Uge, navnlig for Januar og Februar Lastning, men ogsaa Marts Baade har været lette at placere, dog ikke til slet saa høje Rater som ganske prompt Tonnage. For saadan er der saaledes f. Eks. fra La Plata (ikke ovenfor Rosario) sluttet til 22/ til U. K. eller Kontinentet (3,500 Tons Damper), hvilken Rate er den højeste, der i meget lange Tider er bleven betalt. Da Strejken nu er endt, er La Plata meget fast for Februar Lastning, og der opnaas i Øjeblikket for denne Termin 20/ à 21/, medens der for senere Positioner kan betinges 18/6 à 19/6. Hvis en Damper har en heldig Rejse og faar ordentlig Ekspedition, og særlig hvis den har haft en nogenlunde rimelig Kulfragt ud, kan der godt blive lidt Førtjeneste tilovers, men langt de fleste Baade kan dog næppe mere end lige sejle Stop. Med Hensyn til Situationen i Østen kan det jo stadig se ud baade til Krig og til Fred, og den Omstændighed, at man ikke rigtig ved, hvad det bliver til, bevirker, at Fastheden holder sig over hele Linjen, baade ud og hjem efter, og i flere Tilfælde er Raterne stegne yderligere for prompt Lastning. Undertager man imidlertid La Plata og Østen, saa er alle andre Markeder i en mildest talt ynkelig Forfatning, idet Laster er overordentlig knappe i Forhold til Antallet af fragsøgende Dampere, og Raterne er gennemgaaende af en saadan Beskaffenhed, at de kun giver Underskud. Flere og flere Dampere lægges ogsaa op nu, hvilket er det eneste fornuftige, og alene paa Tynen skal der for Øjeblikket være over 100 Dampere oplagte. Her hjemme er der stadig næppe lagt over en halv Snes Fragtdampere op.

Det østlige Marked er, som ovenfor omtalt, fast. Fra Rispladserne opnaas 22/6 à 23/9 O. C. pr. Februar, og fra Bombay er pr. samme Position sluttet til 15/ én udsøgt Havn, medens Kurrachee er stille. For Palmekærner fra Madras Kysten er sidst betalt 22/3 til Marseille pr. Marts/April. Kulfragterne i de lokale Færvande viser stigende Tendens, og der sluttedes saaledes for nylig til 2¹/₄ Dollars Moji/Singapore for prompt, mod 2 Dollars for 3 Uger siden og 1³/₄ for 5/6 Uger siden.

Sortehavet møder op med meget faa Laster, og Raterne viser overalt en Tilbagegang. I Odessa er der atter c. 14 Dages Tørn, og fra denne Plads eller Nikolajeff betinges næppe over 7/3 for større Baade til udsøgt Havn. 9/9 betales til 2 norske Havne (4,500 Tons), og 9/ til én, 9/3 to, 9/6 tre danske Havne (5,500 Tons). For 2/3,000 Tons Baade paa Charter kan faas 8/ à 8/6. Azoff og Donauen fragter saa godt som slet ikke. For Erts fra Poti er sluttet til 10/9 à 11 Rotterdam, Antwerpen, Dunkerque eller Middlesbro og for Salt fra Eupatoria Kysten til russisk Østersøhavn noteres 10/ à 10/6.

Middelhavet er til Dels svagere som Følge af det store Udbud af Dampere, der ikke finder Beskæftigelse i Sortehavet. Der sluttedes i Ugens Løb en Mængde Baade for Erts, og der betales 5/9 Carthagena/Middlesbro, 5/10¹/₂ Almeria/Stockton, 7/1¹/₂ Seriphos/Rotterdam, 7/6 Avlaki/Middlesbro, 9/ Huelva/New York, 7/ Cagliari/Antwerpen, alt med „free despatch“. Esparto og Fosfatfragterne er paa det nærmeste uforandrede. Aleksandria har placeret nogle prompte Baade til højere Rater, og der betales saaledes 8/ à 9/ for Bomuldsfrø til Hull. Fra Bilbao er Ertsraterne tarvelige som følger: 4/ Tynen, 4/1¹/₂ til Middlesbro eller Stockton, 4/3 Grangemouth, 4/6 Rotterdam.

Nordamerika har stadig yderst lidt at byde paa, og der slutes kun enkelte Laster hist og her. Blandt de sidste Afslutninger nævner vi 1/9 Baltimore/Rotterdam eller Amsterdam, Option 2/ Kjøbenhavn, 2/6 Portland/Cork for Ordre, 2/4¹/₂ New Orleans/Kjøbenhavn, alt prompt. For Fosfat er betalt 15/6 Tampa/Memel, 14/

Boness, og for Træ fra Golfen 77/6 Greenock direkte (Marts/April), 80/ Kontinental og U. K. Havn, 87/6 Buenos Ayres (Februar/Marts). Ogsaa for Timecharter ligger Forretningen daarligt, og til saa lavt som 2/9 à 3/ pr. Ton Dødvægt er der sluttet.

La Plata Markedet er, som foran nævnt, fast, navnlig for prompte Positioner, men ogsaa for Marts/April Lastning er der en ret livlig Efterspørgsel paa Basis af 18/6 à 19/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Fra Bahia Blanca er betalt 18/ pr. Februar, 17/6 pr. Marts (5/5,500 Tons Baade).

Østersømarkedet holder sig ganske enestaaende flovt. Laster er næsten ikke til at opdrive, og det vil næppe vare længe, førend flere Dampere bliver nødsagede til at lægge op. Fra Riga kan ved Anlægning betinges Frcs. 17 $\frac{1}{2}$ à 18 for Hør til Dunkerque eller Ghent, og fra Reval noteres $\frac{1}{2}$ Francs mindre. Saavel disse som de øvrige Havne i Østersøen syd for Reval er fuldstændig isfri. Libau noterer Frcs. 22/23 for Pulpwood til Terneuzen og for Anlægning 8 $\frac{1}{4}$ d. til London eller Rotterdam. Windau noterer 21/ pr. Std. D/B. til Tynen, 38/ pr. Favn (343 Kbf.) Pitprops til West Hartlepool, Rm. 10/11 Rugbasis for Smaadampere til Sydsverrig eller Danmark. Kulfragterne frembyder ikke meget af Interesse. Firth of Forth har været meget stille i den forløbne Uge, og følgende er de væsentligste Afslutninger: 3/9 Aarhus, 4/3 $\frac{3}{4}$ Helsingør, 4/3 Halmstad, 4/7 $\frac{1}{2}$ Stockholm, 3/10 $\frac{1}{2}$ Neufahrwasser, 5/6 Genua. Fra Tynen betales 4/ Libau, 5/7 $\frac{1}{2}$ Marseille, 6/ Tarragona (1,200 Tons), 6/ Venedig, 5/9 Aleksandria, 8/ River Plate. Fra Cardiff er sluttet til 5/6 Valencia, 6/6 Barcelona, Frcs. 6,25 à 6,75 Marseilles, 5/9 Genua eller Savona, 5/7 $\frac{1}{2}$ Spezzia, 5/3 Neapel, 5/6 Piræus, 5/7 $\frac{1}{2}$ Aleksandria, 5/6 Port Said, 9/3 à 9/6 Aden, 9/9 Colombo, 22/6 à 23/ Japan, 5/6 Las Palmas eller Terneriffe, 6/3 Cap Verde, 7/ La Plata.

Fragtmarkedet for Smaasejlere er til Dels uforandret.

ab Kønigsberg noteres stadig pr. Foraar 15 à 16 Mark pr. 2,500 Kilo Rugbasis/Oljekager til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne.

ab Stolpemünde pr. straks 6 Mark pr. Ton Havre, 4 à 4 $\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Rug til Danmark eller Sundhavn; pr. Marts og April noteres Rug- og Havrelaster til lavere Rater.

ab Høganäs til Kiel 4 $\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Lervarer.

ab Lolland/Falster 15 Øre pr. Ctnr. Byg. til Kjøbenhavn.

ab Kjøbenhavn til Malmø 9 Øre, til Vejle 17 à 18 Øre, alt pr. Ctnr. Hvede; til Femern 6 Mark pr. Ton Bomuldsfrøkager, til Colberg 5 Mark pr. Ton Byg; fra ventende Importdampere vil der blive nogle Laster til danske og svenske Havne.

ab Bottenhavet 18 à 20 Mark pr. Std. til nordtyske Havne; til Bremerhaven, Geestemünde 24 à 26 Mark.

ab Skiensfjord til Leithfjord Kortprops 17/ til Grimsby høvlet Last og Battens 18; til Themsens 22/, Antwerpen 27 Frcs. Stav, alt pr. Februar. Til Methil Langprops 17/6, til Leithfjord Battens 16/6, til Harlingen Bjælker 15 Hfl., alt pr. Marts.

ab Christianiafjorden. Isfragter Liverpool 6/6, Kings Lynn 6/3, til Colchester 9/, til London 5/3, alt pr. Februar/Marts.

ab Charlestown, Fowey, Plymouth 6/6 pr. Ton Chinaclay til Stettin.

Fra Sø og Land.

Til at overveje Sagen angaaende Havnebassin i Valparaiso er der i Følge Norges Sjøfartstid. udnævnt en Kommission, og Regeringen vil indgive Forslag til Kongressen om Bevilling af Penge til dette Arbejde, saa at det kan udføres snarest mulig.

Det tyske østafrikanske Dampskibsselskab agter at starte en ny Linie fra Triest via Port Said og Bombay til østafrikanske Havne. Hver fjerde Uge skal Afgang fra Triest finde Sted, og den første Baad afaar d. 18. Marts.

Fra London meddeles til „Pesther Lloyd“, at en der-værende Ingeniør Thornley har taget Patent paa en Opfindelse, som, hvis den viser sig praktisk, vil betyde et overordentlig stort Fremskridt.

Patentet gælder nemlig en Dampmotor, der til Trods for sit diminutive Omfang kan udvikle en Mængde Hestes Kraft og dertil kun kræver en Ottendedel af det nu almindelige Kulforbrug. Han har konstrueret en Model, der er mindre end en Kiksæske, men alligevel kan præstere 15 Hestes Kraft.

Thornley venter, at det ved hans Opfindelse skal blive muligt for Oceandamperne at naa fra Europa til Amerika paa 3 Degn. (Norges Sjøfartstid.)

Under Navn af „De danske Atlanterhavsoer“ er der i Kjøbenhavn dannet en Forening, der vil søge at styrke den økonomiske Udvikling af de Danmark tilhørende Øer, der ligger i Atlanterhavet, nemlig Færøerne, Island, Grønland og de dansk-vestindiske Øer.

I Følge Fairplay skal der mellem Onega Søen og det hvide Hav graves en Kanal. Omkostningerne er anslaaet til tolv Millioner Rubler.

Der skal for Øjeblikket være ikke mindre end henimod 100 Dampere oplagt paa Tynen. Østersø-Saisonens Slutning, skriver Hamb. Börsenhalle, gør sig her gældende, og alligevel er dette dog ikke tilstrækkeligt til at forklare det store Antal.

I Haugesund er for Tiden c. 50 Dampskibe oplagt paa Grund af de daarlige Tider; man faar imidlertid heraf ikke noget klart Begreb om Forholdene, eftersom en Del af disse Baade er Damptrawlere.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i 1903. Der er anmeldt ialt 7,679 Havarier mod 6,475 i Fjor, deraf 4,971 Dampere, 2,708 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 2,107, Sammenstød 1,933, Anløbning af Nødhavn 1,048, Maskinskade 736, Is 81, Ild 308, haardt Vejr 1,091, forskellige Aarsager 322, kæntrade 13, sunkne 15, forladte 25. Ialt 991 Skibe er anmeldt som totalt forliste — imod 935 i Fjor — deraf 248 Dampere, 743 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 533, Sammenstød 93, Maskinskade 3, Is 2, Ild 29 forskellige Aarsager 6, forsvundne 90, kæntrade 9, sunkne 96, forladte 66, Kondemnation 64.

Bretland, Dampskib af Kjøbenhavn, har d. 19. ds. ved

Indsejlingen til Frihavnen kollideret med Slæbedamperen Holger og Damperen Korea. Alle tre Skibe fik Skade.

Nordstjernen, Kutter af Frederikshavn, der, som meddelt efter Kollision med Klokkebøjen ved Frederikshavn, sank paa 5 $\frac{1}{2}$ Favne Vand, er nu af Svitzers taget op og indbugseret til Frederikshavn, hvor den bliver pumpet læns og repareret.

Roska, Skonnert af Svendborg, er, paa Rejsen fra Dahomet til Ferrol, indkommen til Portland med Havari efter en meget haard Rejse. Skibet maa reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Carlos, Dampskib af Danzig, er paa Rejsen fra Methil til Hjemstedet indkommet her paa Reden i læk Tilstand, efter en meget haard Rejse over Nordsoen; Skibet maa losse og reparere her.

Kronborg, Dampskib af Kjøbenhavn, kolliderede d. 18. ds., da det afgik fra Helsingør til Newcastle, med Bolyærket i Helsingør Havn og fik 3 Skrueblade afslaaede, saa at Skibet maatte gaa i Dok. Efter at have faaet paasat en ny Skrue fortsattes Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Torsdag d. 21. Januar løb en ny 3-m. Skonnert af Stablen fra Skibsbygmester N. Jensens Værft i Marstal. Skibet, der maaler 120 $\frac{27}{100}$ Brutto Tons, fik Navnet „Laura“. Det skal føres af Skibsfører Jensen fra Bondebyen, og Hr. A. C. Christensen bliver Skibets korrespond. Reder.

For kort Tid siden bragte vi Meddelelse om en Kuldamper Hedeveg Heidmann, bygget for tysk Regning i England og bestemt til regelmæssig Fart mellem England og Hamburg, med en Lastevæne paa c. 3000 Tons. I Følge Sh. Gaz. bygges imidlertid nu i Sunderland for engelsk Regning en Kuldamper med en Lastevæne paa 4000 Tons, bestemt til Fart mellem England og Kjøbenhavn. Disse to Skibe, som maa betragtes som ganske almindelige Kuldampere, betegner et stort Fremskridt fra, hvad der hidtil er set i Kulfarten paa Nordsoen. Det er naturligvis ikke noget nyt, at en „tramp“ Damper af en lignende Størrelse bringer Kul til en af de større kontinentale Havne, men saadanne Skibe er ikke regulære Kulskibe, men fragtes kun lejlighedsvis, naar der ikke er anden Forretning at gøre, eller naar Skibet ønsker at gaa til en bestemt Havn efter en Ladning. De sædvanlige Kuldampere, der forsyner Havne som Hamburg, Havre og Antwerpen med Kul, er Skibe, som er særlig udstyrede med store Luger, rigelige Lossegrejer og Vandballast. Disse Baade har imidlertid hidtil ikke haft en Lastevæne paa over 2000 Tons, medens Maksimum for nogle faa Aar siden kun var c. 1.100 Tons, Det har nu vist sig, at større Baade — i alt Fald i Fart paa visse Havne — er nok saa fordelagtige, og disse to ny Skibe er derfor, som Bladet tilføjer, Vidne om en usvækket Foretagelsesaaand og det bestemte Ønske om at bringe Materiellet i fuld Overensstemmelse med de herskende Konjunkturer.

Fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri paa Revshaleen blev Lørdag d. 23. Januar Skruedampskibet St. Thomas, tilhørende det vestindiske Kompagni i Kjøbenhavn, sat i Vandet.

Skibets Hoveddimensioner er: Største Længde 374' engl., Bredde 45' engl., Dybde 27' engl., Bærevænen bliver 5000 Tons d. v. paa et Middeldybgaende af 22' 1". Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse og forsynes med 4 Kedler og en Triple Ekspansions Maskine, og Farten i Søen bliver maksimalt 15 Knob. Skruebladene bliver af Bronze. Skibet faar Teakdæk, Kølemaskineri, smukke og smagfulde Passagerkamre, og udstyres iøvrigt, under Iagtagelse af alle de specielle Fordringer, som Farten paa Troperne kræver, nærmest som det Østasiatiske Kompagnis store moderne Dampere.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 26. Jan.) Adolph Andersen, Schubert, afgik herfra 23. Januar til Riga. — Alabama, Gotsche, afgik fra Newcastle 25. December til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, ank. her 20. Jan.; afg. forv. 28. Januar til Boston. — Algarve, Borries, ank. til Marseille 24. Januar. — Anglo Dane, Wiberg, ankom her 22. Januar fra Hull. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 17. Januar. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 14. Januar hertil. — Arno, Strubberg, afgik herfra 25. Januar til London. — Axelhuus, Skow, ank. her 24. Jan. fra Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. til Antwerpen 19. Januar. — Beira, Lunge, afg. fra La Rochelle 25. Januar til Dunkirk. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Swansea 20. Januar til Genua. — Christian IX, Kolster, ank. til London 24. Januar. — Constantin, Harder, ankom til Blyth 25. Januar. — Dagmar, Larsen, ankom til Reval 17. Januar. — Douro, Mortensen, ank. til Pillau 24. Januar. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 2. Jan. hertil. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 23. Januar. — Georgios I, Schibbye, ankom til Libau 24. Januar. — Hekla, Hempel, afgik fra New York 16. Januar hertil. — Holar, Jacobsen, ank. her 23. Januar fra Danzig. — Island, Jacobsen, ankom her 20. Januar. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Libau 21. Januar. — Jolantha, Christiansen, ank. her 24. Januar fra Stockholm. — Kasan, Hansen, afg. fra Libau 23. Januar direkte til London. — Kentucky, Lassen, afgik herfra 7. Januar til New York. — Kiew, Jacobsen, ank. her 26. Januar fra Libau. — Kursk, Sæberg, afgik fra Havre 25. Januar hertil. — Leopold II, Meyer, afg. herfra 25. Januar til Reval. — Loire, Caignou, afgik herfra 22. Januar til Bordeaux. — Louisiana, Staal, afgik fra New Orleans 16. Jan. til Aarhus. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik herfra 5. Jan. til Boston. — Louise, Kruse, ankom til Hull 22. Januar. — Moskov, Sørensen, ankom til Riga 19. Januar. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 22. Januar hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Rotterdam 23. Januar. — Nordjylland, Kragh, afgik herfra 23. Januar til Reval. — Norge, Gundel, afgik fra Christianssand 15. Januar til New York. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Libau 19. Januar. — Omsk, Müller, afgik fra Libau 25. Januar hertil. — Perm, Christensen, ank. til Libau 26. Januar. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 19. Januar. — Rita, Meldahl, ankom her 22. Jan. fra Dunkirk. — Seine, Dampt, ank. til Bordeaux 23. Januar. — Texas, Hansen, afgik herfra 7. Januar til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. til Pillau 25. Januar. — Tiber, Bech, ankom til Messina 22. Januar. — Valdemar, Johnsen, ankom til Ghent 25. Jan. — Vesta, Gotfredsen, er afg. fra Christiansund via Aalesund sydpaa. — Viking, Rasmussen, passerede Gibraltar 25. Januar fra Messina hertil. — Fritjof afg. forv. 26. Januar fra Liverpool til Swansea. — Marie afgik fra Stettin 20. Januar til Manchester. — Annie ankom til Vejle 25. Jan. — Olga, Kofoed, afgik fra Hull 25. Jan. til Libau. — Orrik, Munch, afg. fra Bergen 25. Jan. til Trondhjem.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Riber, afg. fra Methil: 22. Januar, ank. til Kbhvn. 25. Januar. — Frode, Tofte, afgik fra Kbhvn. 22. Januar, ank. til Riga 24. Januar. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sunderland 19. Januar, ank. til Stettin 23. Januar. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Barry 29. Decbr., ank. til Gulfport 22. Januar. — Erik II, Schmidt, afgik fra Barry 21. Decbr., ank. til Mobile 15. Januar. — Knud II, Hansen, afg. fra Blyth 13. Januar, bestemt til Gulfport. — Danmark, Kraemer, ank. til Kjøbenhavn 12. Januar. — Ragnar, Holst, afg. fra Kjøbenhavn 24. Januar, ank. til Riga 26. Januar. — Magnus, Mahneke, ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Olaf, Petersen, afg. fra Barry 17. Decbr., ankom til Pensacola 12. Januar. — Svend II, Rissø, ank. til Tampa 30. Decbr. — Harald, Meyer, afg. fra Barry 23. Decbr., ank. til Mobile 18. Januar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Ghent 22. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Ghent 18. Januar. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Swansea 14. Januar, best. til Civita Vecchia. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afgik fra Genua 20. Januar, ankom til Aguilas 25. Januar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til West Hartlepool 22. Januar. — Russ, Rasmussen, ankom til Delfzyl 22. Januar. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Gulfport 22. Decbr., bestemt til Buenos Ayres.

Heimdal, Anine, Rathje, ank. til Swansea 23. Januar. Kamma, Leffler, ankom til Malaga 23. Januar. — Helga,

Lagesen, afgik fra Sunderland 20. Januar. — Martha, Jørgensen, afgik fra Sevilla 23. Januar. — Elna, Møller, afgik fra Oran 23. Januar. — Therese, Pedersen, ank. til Toulon 26. Januar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, afg. fra Methil 21. Januar. — Kronborg, Jeppesen, ank. til Stettin 23. Januar. — Dana, Svane, ank. til Lissabon 22. Jan. — Ophelia, Lambertsen, ank. til Flensborg 20. Januar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Frederikshavn 23. Jan., best. til Ghent. — Niobe, Mathiesen, afgik fra Reval 22. Januar, best. til Dundee. — Nautik, Nielsen, ankom til Reval 20. Januar. — Nexos, Basse, afgik fra Esbjerg 26. Januar, bestemt til Bremerhafen. — Nora, Jørgensen, afgik fra Geestemünde 23. Januar, bestemt til Reval. — Napoli, Thøgersen, ank. til Reval 24. Januar. — Neptun, Christensen, afgik fra West Hartlepool 24. Januar, ank. til Esbjerg 26. Januar. — Norma, Nielsen, afgik fra Bremen 25. Jan., bestemt til Reval. — Alfa, Hansen, afg. fra Barryport 23. Januar, best. til Bremen.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra London 22. Januar, best. til Seville. — Mary, Nielsen, ankom til Middlesbro 20. Januar.

Jylland. Karen, Winther, afgik 22. Januar fra Tynen til Portvendres. — Ester, Sørensen, afgik 13. Januar fra Sfax til Newcastle. — Ingrid, Meinertz, afg. 23. Januar fra Algier til Sfax (Tunis).

Nordøen. Nordland, Petersen, ankom til Boness 25. Januar. — England, Andresen, afg. fra Aarhus 23. Januar, best. til Grangemouth. — Rusland, Møller, ank. til Køge 25. Januar.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Tampa 23. Januar, best. til New Orleans. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Cardiff 19. Januar til Rufisque.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Christiania 23. Januar, best. til Windau. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Newport 25. Januar.

Østersøen. Patria, Larsen, afgik fra Stettin 24. Januar, ankom til Helsingør 25. Januar. — Gratia, Skov, afgik fra Kbhvn. 22. Januar, best. til Blyth.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Blyth 24. Januar, best. til Lübeck. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Frederikshavn 23. Januar, best. til Blyth.

Inga. Flandria, Hansen, afg. fra Hamburg 22. Januar, ankom til Grangemouth 24. Januar.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Kbhvn. 23. Januar, ank. til Danzig 25. Januar. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Buenos Ayres 18. Decbr. — Flynderborg, Larsen, afgik fra West Hartlepool 18. Jan., ankom til Kbhvn. 21. Januar. — Fredensborg, Grove, afgik fra Newcastle 23. Januar, ankom til Kbhvn. 26. Jan. — Kronborg, Hveissel, ank. til North Shields 23. Januar. — Rosenberg, Schmidt, afgik fra Burntisland 26. Januar, best. til Kbhvn. Skanderborg, Jensen, ank. til Sevilla 21. Jan. — Stjerneborg, Hansen, ank. til Riga 24. Januar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Boness 20. Januar, ankom til Kjøbenhavn 23. Januar. — Klampenborg, Andersen, ank. til Kbhvn. 20. Januar. — Marselisborg, Jensen, afg. fra Aarhus 23. Jan., ankom til Tyne 26. Januar. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Newcastle 22. Januar, best. til Genua. — Skodsborg, Hansen, afg. fra Tyne 26. Januar, best. til Savona. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Korsør 23. Januar, best. til Tyne. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Kjøbenhavn 21. Januar. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Tyne 26. Januar, best. til Libau.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Lübeck 23. Januar, ank. til Kbhvn. 24. Jan. — Kallundborg, Lund, ank. til Glasgow 26. Januar.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til London 24. Januar. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Korsør 16. Januar. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 23. Jan. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 23. Januar. — Bornholm, Petersen, ank. til Grangemouth 24. Januar. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 23. Januar.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ankom til Libau 16. Januar. — I. N. Madvig, Madsen, ank. til London 25. Jan. — Hamlet, Sommer, ank. til Reval 12. Januar. — Helge, Olsen, ankom til Windau 24. Januar.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Pondicherry 23. Januar. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Port Arthur 14. Januar. — Siam, Jensen, afgik fra Durban 21. Januar. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Kjøbenhavn 23. Oktbr.

Ærø. Gæa, Knudsen, afg. 20. Jan fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Enighedens, Svane, ankom til Methil 24. Jan. — Erindring, Hansen, ank. til Burntisland 24. Januar.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Madeira 22. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Madeira 23. Januar. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Odense 26. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Kbhvn. 24. Januar. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Dakar 21. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Gambia 24. Januar. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Fredericia 25. Januar. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Liverpool 26. Januar. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Rotterdam 25. Januar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Ankona 22. Januar. — Chr. Christensen, Hansen, afg. fra Marseille 21. Januar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til London 25. Januar. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 7. Januar. — Paris, Krogh, ankom til Kbhvn. 11. Januar.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Motril 21. Januar. — Wien, Brink, ank. til Ergasteria 17. Januar.

Myren. Kai, Hintze, afgik fra Southampton 26. Januar, best. til Methil.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ankom til Libau 24. Januar. — Erik, Steen, ankom til Grangemouth 25. Januar.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kbhvn. 25. Januar. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Cardiff 19. Januar, bestemt til Messina.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til Cardiff 26. Jan.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Kronprinsesse Louise, Pedersen, ankom til Barbados 19. Januar fra Rio Janeiro. — Dorane, Sigurdsen, afgik fra Rio Janeiro 24. Decbr. til Falmouth. — Laura, Callesen, ankom til Pernambuco 20. Januar fra Montevidéo. — Copley, Struckmann, afgik fra Newcastle N. S. W. 20. Januar til Iquique. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Delagoa Bay 21. Januar fra Hamburg. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra Falmouth 21. Januar til London. — Mary Jose, Brinck, afgik fra Port Natal 23. Januar til Bombay. — Lenita, Clausen, ank. til Falmouth 25. Januar fra Laguna.

Fanø Sønderho. Fides, Kristiansen, ankom 11. Januar fra Falmouth til Havre.

Svendborg. Delos, Andersen, ankom til Langesund 12. Januar. — Dagny, Rasmussen, ankom til Swansea 19. Jan. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Hamburg 18. Januar. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Guernsey 18. Januar. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Fowey 18. Januar. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Langesund 20. Jan. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Leith 20. Januar. — Althea, Rasmussen, ankom til Fowey 19. Januar. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Charlestown 20. Januar. — Zampa, Petersen, ankom til Moss 21. Januar. — Elise, Petersen, ankom til Antwerpen 20. Januar. — Mercur, Lund, ankom til Setubal 20. Januar. — Sophie, Mikkelsen, ankom til San Sebastian 21. Januar. — Concordia, Henriksen, ankom til London 22. Januar. — Venus, Jensen, ank. til Kingslyn 23. Januar. — Kruse, Larsen, ankom til Gøteborg 25. Januar. — Pallesen, Jensen, ank. til Helsingborg 25. Januar. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til Rouen 25. Januar. — Brødrene, Olsen, ank. til Aberdeen 24. Januar. — Vera, Jensen, ankom til Poole 24. Januar.

Ærø. Anna, Madsen, ankom 17. Januar til Laurvik. — Kronen, Hermansen, ank. 7. Januar til Saffi. — Johanne, Østermann, ankom 19. Januar til Stege. — Amor, Rasmussen, ankom 19. Januar til Langesund. — Karen, Bager, ankom 18. Januar til Ærøskjøbing. — H. C. Grube, Svane, passerede 19. Januar Cuxhaven paa Rejse fra Hamburg til Maracaibo. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. 18. Jan. til Marisonshaven. — Cecilie, Svarrer, ankom 17. Januar til Nykjøbing Sj. — Castor, Sonne, sejlfærdig 14. Januar i Newport Moon best. til Goatzacvalcas (Mexiko). — Andreas, Eriksen, ank. 18. Januar til Middelfart. — Zephyr, Hansen, passerede 18. Januar Lizard paa Rejse fra Newport Moon til Gouadeloupe. — Ydun, Christensen, afgik 20. Januar fra Hamburg til Bogense. — Rise, Petersen, ankom 19. Januar til Teignmouth. — Valkyrien, Friis, ankom 20. Januar til Gøteborg. — Skjold, Nielsen, afg. 18. Januar fra Gøteborg til Cardiff. — Union, Mortensen, ankom 21. Januar til Leith. — Ellen, Svendstrup, ankom 18. Januar til Aalborg. — Veritas, Staugaard, ankom 21. Januar til Leith Red. — Dana, passerede 20. Januar Dungeness for vestg. — Eos, Kristensen, ankom 21. Januar til Anstruther. — Alfa, Rasmussen, afgik 20. Januar fra Azorerne til Sanct Johns. — Heimdal, Eriksen, er ankommen til Pensacola. — Anne Sophie, Petersen, afgik 19. Januar fra Kjøbenhavn til Nakskov. — Albert, Fabricius, ank. 21. Januar til Setubal. — Anne, Kromann, er ankommen til Middelfart. — Merkur, Friis, ankom 23. Januar til Frederikshavn. — Nielsine,

Christensen, ankom 22. Januar til Aarhus. — Salvador, Fabricius er sluttet i Fowey til Kirckaldy. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 23. Januar til Martinique. — Nathalie, Eriksen, ankom 23. Januar til Newcastle. — Hermod, Dreimann, ankom 24. Januar til North Shields. — Alf, Rasmussen, var 23. Januar sejlferdig i Havre best. til Bogense. — Anna, Albertsen, ankom 23. Januar til Kjøbenhavn fra Gøteborg. — Niels, Jensen, ankom 25. Januar til Fowey. — Christian, Jensen, ankom 23. Januar til Kjøbenhavn. — Erik Kristine, Albertsen, ank. 23. Januar til Kjøbenhavn fra Colberg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Frederikshavn. Marens-Rev S. Vraget af Fiskekutteren „Nordstjernen“, der var sunket 1 Kbl. S. for Marens-Rev, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing-Løb N. Halmprikken V. for Middelgrund er flyttet tilbage til sin tidligere Plads i 1½ Fod Vand, Ø. for Ledefyrinien Siø N. Anduvningsvageren for Rudkjøbing-Løb er flyttet 700 Alen N. 58° Ø. hen og ligger nu 100 Alen V. for samme Fyrinlinie i 4 Fv. Vand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Gotland V.-Kyst. I Foraaret 1904 faar den sorte Vager ved Skarlakansgrund, N. for Utholmen, hvidt Bælte og flyttes til 57° 28' 38" N. Br. 18° 5' 42" Ø. Lgd. Den sorte Stage ved Indløbet til Visby indre Havn ombyttes med en sort og hvid Stage.

Gotland Ø.-Kyst. I Foraaret 1904 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved Gotland Ø.-Kyst: NV. for Östergarn. Den sorte Vager med hvidt Bælte Ø. for Anesbådar flyttes 4 Kbl. NNØ. hen til 57° 29' 52" N. Br. 18° 54' 0" Ø. Lgd. Ved Ljugarn. Den sorte Vager med hvidt Bælte Ø. t. N. for Gråsholmen flyttes 2 Kbl. ØNØ. hen til 57° 18' 5" N. Br. 18° 47' 0" Ø. Lgd. Den sorte Vager med hvidt Bælte Ø. for Storholmen flyttes 2½ Kbl. NØ. t. Ø. hen til 57° 16' 40" N. Br. 18° 47' 45" Ø. Lgd. Ved Ronehamn. Stagen med Kryds ved Indløbet inddrages, 57° 10' 17" N. Br. 18° 31' 27" Ø. Lgd., og en Stage udsættes paa 57° 10' 12" N. Br. 18° 31' 15" Ø. Lgd. Ved Gröttingboudde. Den sorte Vager med hvidt Bælte SØ. t. S. for Söderbritten flyttes 4 Kbl. Ø. hen til 57° 6' 58" N. Br. 18° 34' 0" Ø. Lgd. Ved Faludden. Den hvide og sorte Vager ved Faluddref flyttes til 56° 59' 25" N. Br. 18° 25' 53" Ø. Lgd. Ved Enviken. Stagen med Kost ved Lillgrund inddrages, 56° 56' 25" N. Br. 18° 20' 35" Ø. Lgd. De to Stager med Kryds i Enviken, den ene N. for Halden paa 56° 57' 35" N. Br. 18° 20' 20" Ø. Lgd., den anden S. for Salmungsref paa 56° 57' 10" N. Br. 18° 20' 15" Ø. Lgd., inddrages. Ved Hoborg. Vageren ved Barshagarefvet (Flytan) flyttes til 56° 53' 30" N. Br. 18° 12' 50" Ø. Lgd.

Karlskrona Skærgaard. I Foraaret 1904 udsættes en Stage med Kost paa 56° 7' 5" N. Br. 15° 24' 0" Ø. Lgd.

Kalmarsund. I Foraaret 1904 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Kalmarsund:

Naar det V.-lige Farvand til Kalmar Havn ved Opfyldning spærres, inddrages Västra Hällen Stage med Kost, 56° 39' 4" N. Br. 16° 21' 50" Ø. Lgd., Hällen Stage, 56° 39' 20" N. Br. 16° 21' 40" Ø. Lgd., Västra Jättegrundet Stage med Kost, 56° 39' 29" N. Br. 16° 21' 54" Ø. Lgd., Jättegrundet Stage med Kost, 56° 39' 21" N. Br. 16° 22' 1" Ø. Lgd., og Vedgårdsgrundet Stage, 56° 39' 32" N. Br. 16° 22' 3" Ø. Lgd.

Viksgrundet Vager NØ. for Borgholm inddrages, 56° 54' 26" N. Br. 16° 41' 42" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved Nygrundet faar to Koste, 57° 4' 48" N. Br. 16° 38' 6" Ø. Lgd.

I Farvandet til Mönsterås flyttes Lystønden, som ligger paa 57° 1' 20" N. Br. 16° 29' 40" Ø. Lgd., til 57° 1' 18" N. Br. 16° 29' 39" Ø. Lgd., og Lystønden, som ligger paa 57° 1' 33" N. Br. 16° 29' 20" Ø. Lgd., flyttes til 57° 1' 36" N. Br. 16° 29' 16" Ø. Lgd.; begge Tønder males røde.

Stagen med Kost ved SØ.-Siden af Våneviksgrundet i Farvandet fra Påskallavik til Vånevik flyttes til SV.-Siden af Grunden, 57° 10' 53" N. Br. 16° 28' 17" Ø. Lgd., og en Stage udsættes NØ. for Grunden, 57° 10' 55" N. Br. 16° 28' 26" Ø. Lgd.

Småland Skærgaard. Stedsholmen N. I Foraaret 1904 udsættes en Stage ved en 15 Fods Grund, som er funden NØ. for Stora Garpen, 57° 55' 9" N. Br. 16° 49' 10" Ø. Lgd.

Småland. Kvädöfjärden. I Foraaret 1904 flyttes Stagen i Stickskårssund c. ¼ Kbl. SSØ. hen, 58° 0' 30" N. Br. 16° 49' 3" Ø. Lgd.

Norrköpingsbukten. Arkö—Håskö. I Foraaret 1904 indrages Stagen med Kryds ved Maygrundet, 58° 24' 10" N. Br. 15° 55' 42" Ø. Lgd., Stagen med Kost ved Norra Kärrfjärdsgrundet, 58° 21' 0" N. Br. 16° 55' 34" Ø. Lgd., og Stagen med Kost ved Södra Kärrfjärdsgrundet, 58° 20' 55" N. Br. 16° 55' 35" Ø. Lgd.

Stockholm Skærgaard. Stendörren. Samtidig med, at Stendörren Fyr i Juli 1904 forandres til et Fyr med Formærkelser, forandres Lysvinklerne saaledes, at det viser grønt Fyr med Formærkelser N. for den hvide Indsejlingsvinkel S. om Grönö.

Stockholm N.-lige Skærgaard. Marö SV. I Foraaret 1904 udsættes en Stage ved 12 Fods Grunden SV. for Marö, 59° 41' 57" N. Br. 19° 2' 35" Ø. Lgd.

Geflebukten. Skutskär og Harnäs Havne. I Foraaret 1904 ombyttes den sorte Vager i Indløbet til Skutskär og Harnäs Havne med en Stage, 60° 39' 17" N. Br. 17° 23' 52" Ø. Lgd.

Gåsholma—Axmars Bruk. I Foraaret 1904 inddrages den N.-lige Vager ved Gåsholma Storgrund, og den S.-lige flyttes c. 1 Kbl. N. t. Ø. hen til 61° 0' 6" N. Br. 17° 18' 15" Ø. Lgd. Stagen ved Inre Snoharsgrund inddrages, 61° 0' 40" N. Br. 17° 10' 25" Ø. Lgd.

Storjungfrun. I Foraaret 1904 udsættes en Stage med Kost ved Storjungfrun SV.-lige Landgrund, 61° 8' 15" N. Br. 17° 18' 55" Ø. Lgd.

Rusland. Øsel. Arensburg. Arensburg Havn er tilsandet, hvorfor Afmærkningen er inddraget.

Backofen Fyr NNW. En 15 Fods Grund ligger 5½ Kml. N. 18° V. fra Backofen Fyr, c. 2 Kml. fra Land, 57° 18' 6" N. Br. 21° 21' 38" Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Udenrigsministeriet meddeler: Fra 8de til 13de Februar 1904 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 8 til 12 Fm. fra et Kystbatteri ved Pillau. Naar der skydes, er Havnen spærret, og et rødt Flag er hejst paa Fyrtaarnet. Naar der en Dag ikke skydes, hejses hvidt Flag. Anvisninger skal ubetinget følges.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Pater Noster. Fra den 15de Januar 1904 og indtil den 1ste Januar 1905 gives Taagesignal ved Pater Noster Fyr med Tre-Knald hver 15 Minutter.

Göteborg. I Elfsborgsfjorden er den V.-ligste af de tre Lystønder inddraget for Is.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. I Følge Telegram af 21de Januar 1904 fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne Alte Jade 1 og Alte Jade C atter udlagt.

Holland. Zuiderzee. I Zuiderzee og Løbene dertil er Afmærkningen paa Grund af Isgang upaalidelig.

Beningen og West Hellegat. Lystønderne i Beningen og den rød og sort lodret stribede Lystønde i West Hellegat er atter udlagt.

Haringvliet. Bommel. Paa Barren i Bommel er der midt i den gravede Rende mindst 1½ Fods Dybde, 51° 43' N. Br. 4° 19' Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 20. Januar, 47° 51' N. Br. 6° 32' V. Lgd. Vraget af „Emilija“.

Den 17. Januar, 47° 21' N. Br. 6° 31' V. Lgd. Vraget af en graamalet Bark.

Afrika V.-Kyst. River Jeba. Cayo Point. Cayo Point hvide, faste Fyr staar ikke paa Cayo Point, men paa den mindste og Ø.-ligste af Cayo Islands, c. 2 Kml. S. 49° Ø. fra Cayo Point, 11° 49' N. Br. 16° 20' V. Lgd.

En Karantæne-Station og Lodshus, hvidmalet, er opført 2 Kml. Ø. for Fyrtaarnet, de er gode Landmærker, og kan, naar man nærner sig Cayo Channel, ses længere end Fyrtaarnet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Civitavecchia. Et Fartøj er sunket i Civitavecchia Havn i 21 Fod Vand, 2½ Kbl. N. 29° V. fra Blinkfyret paa Ydermolen, og fra Setaarnet paa Piazza Calamatta i S. 89° V. Fra Rejsningen vises om Natten en rød Lanterne.

Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal. Girolamo. Omtrent den 1. Januar 1904 tændes paa Øen Girolamo to røde, faste Fyr

der holdt overet i S. i 7° V. leder i over 5 Fv. Vand mellem Grunden Cosada og Pynt Rancon. Forfyret staar midt paa N.-Kysten. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Det lyser fra N. 66° Ø. gennem N. og V. til S. 70° V. Fyrpæl. Bagfyret staar midt paa S.-Kysten. Flammens Højde: c. 34 Fod. Det lyser fra N. 56° Ø. gennem N. til N. 78° V. Synsvidden: 2 Kml. Fyrpæl.

Paa Øens V.-Ende to grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 22 og 28 Fod. De lyser fra N. 34° Ø. gennem N., V. og S. til S. 11° Ø. Synsvidden: 2 Kml.

Grækenland. Gulf of Patras. Prasa Island. En 5 Fv Grund ligger 7½ Kbl. N. 21° Ø. fra Prasa Island og i N. 62° V. fra Lambrino Island N.-Ende. Grunden er midlertidig afmærket med en Spirtønde, og er forbunden med Prasa Island ved et Rev med 11 à 18 Fv. 38° 29' N. Br. 20° 59' Ø. Igd.

En 7 Fv. Grund ligger 2, Kml. N. 14° V. fra Prasa Island og i S. 73° V. fra Bjerget Velontzi.

Prasa Island er 38 Fod høj.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Banka Stræde S. Vraget af et Fartøj ligger sunket i 4½ Fv. Vand, S. for Banka Stræde. Masterne er lidt over Vandet. 3° 26' S. Br. 106° 9' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Havnene i Chili og Ny Kaledonien anses ikke længere for pestsmittede.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. Januar 1904. — Konsulatavgifterne. — Sø- og Handelsretsdomme. — Literatur. — Om Observationer. — Indkaldelse af befaret Mandskab. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Førster Side pr. Petittlinie à 45^{mm} Bredder 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. Bredgade 36. Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Januar 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	80 ³ / ₄	80 ³ / ₄	81
Danmark		67	69
Norden.....	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		74 ¹ / ₂	75
Carl.....		73	73 ³ / ₄
Dannebrog.....	80— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	80 ¹ / ₄	80 ³ / ₄
Skjold.....		50 ³ / ₄	51 ¹ / ₄
Urania.....	17 ³ / ₄	17 ³ / ₄	18
Union.....		80	82
Dampsk. af 1896.....		80 ¹ / ₄	82
Østasiatiske.....	102— ¹ / ₂	102	102 ¹ / ₄
Østersøen.....		90	92
Nordsøen.....		20	24
Vesterhavet.....		100	105
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Inga.....	75	75	75 ¹ / ₂
Helsingørske-Dampskib-Selsk....		35	45
Foren. Bugser-Selsk.....		61	70
Gørm.....		90	100
Hejmdal.....		99 ¹ / ₄	101
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.....		98	100
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats.....		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		89	89 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 2. Serie..	94 ³ / ₄ —95	94 ³ / ₄	95
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1. — ..		96 ¹ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		89 ¹ / ₄	89 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 7 —.....		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		91	93
Aktier.			
Nationalbank.....		141	143
Privatbank.....	119 ¹ / ₄ —119	119	119 ¹ / ₄
Landmandsbank.....		125	125 ¹ / ₂
Handelsbank.....	130	130	130 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	113 ¹ / ₄	113	113 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....		101	101 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.....	94	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	135—4 ³ / ₄ — ¹ / ₂	134 ¹ / ₂	135
Bryggeri Aktier.....	122 ¹ / ₂ — ¹ / ₄ —122	122	122 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 26. Januar 1904.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.25	18.21
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Januar 1904.

Russiske Noter.....	216.00
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols.....	—
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	95.00
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899.....	101.40
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats.....	99.80
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890.....	88.60

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

Foren. Dampskibs.“ 24,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 20,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 62,000, „Urania“ 30,000, „Union“ 4,000, „Selskab af 1896“ 10,000, „Østasiatisk Comp.“ 44,000.

Møller & Rée,

Bum-forretning 16 Ved Stranden

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinktyr, og hvorfra der med Dampsisren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>
Kjøbenhavn.	<p>Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod.</p> <p>Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod.</p> <p>Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod.</p> <p>Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.</p>	<p>Bolværkspenge:</p> <p>For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle.</p> <p>Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genindføres til Udlandet.</p>	<p>Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.</p> <p>Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr.</p> <p>Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.</p>	<p>Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø.</p> <p>Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.</p>	<p>I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejderformand (Stevedor).</p>	<p>Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen. gode Ophalingspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tilsvarende Maskiner, Skibssmedie.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladsningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladsningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

J. P. LUND, AARHUS,
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.
METALSTØBERI.
Vand- og Damparmatur.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Joh. Fønss's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

AAGE SØRENSEN'S

Skibsprovianteringsforretning.

Toldgodtgørelse

for Udførselsvarer.

Stege.

Kongens Nytorv 20. **TOPP & LARSEN, 1. Classes Skræderi.**
(Bodekers Ejendom).

Civildragter og Uniformer. Engelske Stoffer og Snit.

Moderate Priser.

(Som Nyhed) Ægte blaa Chiviot Klædning fra 45 Kr.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,

Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 „ „ 15 „

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF.“

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

LANDMANDSBANKEN

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

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and

BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Skib til Salg.

Skonnert „Alma“, drægtigt 53 Rig.-Tons, laster c. 6000 Kbf. Træ, 107 Tons d. w., sælges billigt paa Grund af anden Livsstilling.

A. Johansen, Bogense.

Skib til Salg.

Galeasen „Jensine“, 39²/₁₀₀ Reg.-Tons, laster 90 Tons d. w., ligger til Salg i Januar Maaned ved Henvendelse til Ejeren

Skipper M. Jensen

Middelfart.

Skib til Salg.

Paa Grund af Dødsfald er Skonnert „Lovise“ til Salg. Bygget 1899 til 16 Aars Klasse. 50,71 Brutto Tons. Laster c. 85 Tons. Sejler uden Ballast. Man bedes henvende sig til M. R. Gammelgaard i Troense, hvor Skibet er beliggende.

Skib til Salg.

Galease „Skirner“, 35,14 Reg.-Tons Netto, laster 1650 Cnt. d. w., er til Salg ved Henvendelse til

L. P. Thomsen,

Teglade, Marstal.

Skonnert

„Niord“ af Middelfart, 81⁹⁷/₁₀₀ Reg.-Tons, laster 150 Tons d. w., 50 Std., beliggende i Vejle, er i kort Tid billig til Salg ved Henvendelse til

P. Madsen, Middelfart.

Skib til Salg.

Slup „Mathilde“, 17,03 Netto Reg.-Tons, laster 900 Cnt. d. w., i god sejlbar Stand, er meget billig til Salg, naar Handel kan ske snarest, ved

Skipper M. Lockenvltz

Bogø pr. Stubbekjøbing.

Skib til Salg.

Galease „Margrethe“ af Kjøbenhavn, 35 Tons, er paa Grund af forandret Livsstilling, naar Handel kan ske hurtigt, meget billig til Salg. Nærmere ved Ejeren, **M. Hansen, Murer-gade 13, 3. Sal, t. h., Kjøbenhavn N.**

Skonnert til Salg.

Paa Grund af Førerens Død er Gaffelskonnert „Albertine“, beliggende ved Arnis i Slesvig, til Salg. Fordring 6,500 Kr. Skibet er bygget 1880 i Ziegenort, har Klasse ³/₁₀ G. 11. til December 1904, stor 168,7 Cm. 59,56 R.-T. Netto, laster 2200 Dentner død Vægt 33 P. Std. Træ. Skibet er i en fortrinlig Stand, har godt Inventar og en god Sejler. Nærmere ved

Kaptajn J. F. Mathiessen

Arnis i Slesvig.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Fredag den 19. Februar Kl. 7 Eft. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af 2 Revisorer.

Bestyrelsen.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss. Emil Hansen. Telefon 90.

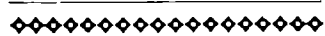
Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.



Bitumastic Præparater
fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. Nielsen & Søn

Skibsbygger
Frederikshavn.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering
Randers

anbefales Føieningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Prøv en Gang

uførtoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira.

3 " " rød Portvin,

anbefales til d'Hr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN

Vinforretning

St. Annæ Plads 10. Telf. 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtækram- & Farvehandel.

Havnegade 85, Nakskov.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K. Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklærings- og Æfgragningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2876a

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1838).

Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenstræ m. m.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

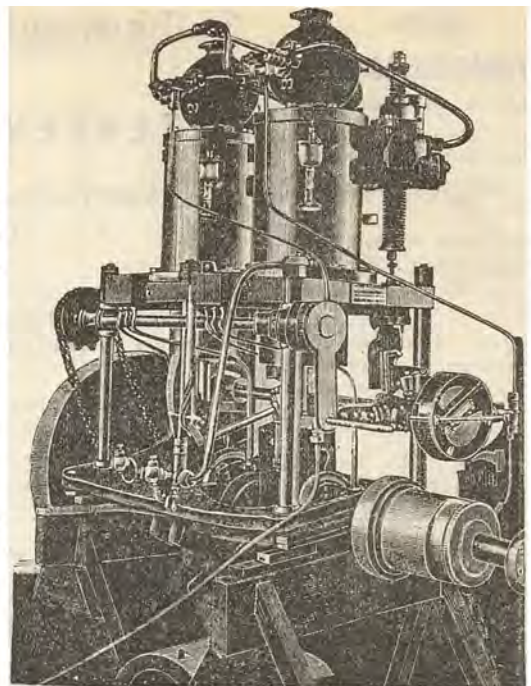
Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.



Specialitet: Motor „Alpha“.

Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendt gode og solide Petroleumsmotor. „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

Iste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueraksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkår kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prislister, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

**Frederikshavns Jærnstøberi
& Maskinfabrik.**

(Brødrene Houmøller).

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

F. Kommission hos Tillges Boghandel.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Februar 1904.

11. Aarg.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470×76×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forbyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Bark „Magdalena“

beliggende i Amsterdam, 1195 Reg.-Tons, laster 530 Stds, 1300
Tons Kul, Takkelage, Sejl og Inventar i god Stand, er til
Salg for fl. 14,000 (Holl. Mønt) hos

B. J. van Hengel

Skibsmægler, Amsterdam.

Forlang altid

Otto Monsteds

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

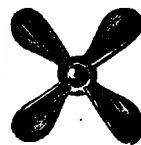
Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzapfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigens.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

De Danske Conservefabriker.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserver og Skibsproviant.

Bedst & billigst.

Specielt anbefales:

NESTLES MÆLK

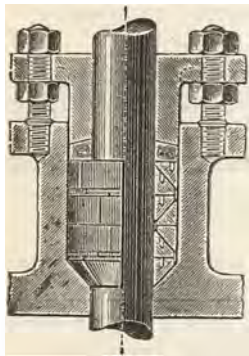
Sukret og usukret.

Aarelang Erfaring for Holdbarhed.

Enhver Daase sælges med Fabrikens fulde Garanti.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser. Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker. Prospekter gratis franco Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —
tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familieforsikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Sefarende med Hensyn til Rejser.

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles beredvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskaflet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.

 Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paatrykt selve Omalagspapiret.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc. To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malms“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København—Stockholm og Mellemstationer.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til

Formanden **Julius Gross,**

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. I. Sal. C.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Skandinavisk
Gigt-Undervest
Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir. Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængning til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger høves.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal, Opgang gennem Porten.

Treffes 12—4, 6—8 Aften. Søndag 1—2

Kjøbenhavn, d. 4. Februar 1904.

Af den paa andet Sted her i Bladet refererede Forhandling i Folketinget om Konsulatafgifterne vil det ses, at man fra alle Sider var enig om, at disse Afgifter bør ophæves, og at det nærmest er Hensynet til Statens Finanser, der gør, at denne Foranstaltning stadig udsættes. Men saa vidt er man da altsaa kommen, at Konsulatafgifternes Ophævelse tør betegnes som et rent Tidsspørgsmaal. Om hvornaar den skal finde Sted, synes Meningerne hos vore Lovgivere at være noget delte. Af Udenrigsministerens Udtalelser faar man det Indtryk, at han helst ser den iværksat saa snart som muligt, og ogsaa Finansudvalgets Ordfører synes tilbøjelig til ikke at udsætte Løsningen mere end højst nødvendigt. Finansministeren derimod ser helst disse Afgifternes Ophævelse noget udsat, for saa vidt som han ønsker dem foretagne samtidig med en Reform af Toldloven. Nu er det vistnok en for alle Finansministre fælles Egenskab, at de saa sent som muligt giver Slip paa Statskassens faste, sikre Indtægter, og det forundrer os ikke, at heller ikke den nuværende Finansminister følger sig særlig tiltalt af Tanken om at miste de 300,000 blanke Kroner, som vor Skibsfart hvert Aar betaler ind i Statskassen. Formodentlig maa det da være den Mistemning, som Udsigten til dette Tab har fremkaldt, der har bevæget Finansministeren til at sætte Konsulatafgiftens Ophævelse i Forbindelse med en almindelig Toldrevision. Ministeren véd jo lige saa godt, ja langt bedre, end vi andre, at der vil løbe meget Vand i Stranden, inden en saadan Toldrevision bliver til Virkelighed; selv om det er Ministerens Hensigt at fremlægge Forslag til den i en nærmere Fremtid, tør det dog anses for givet, at det vil kræve lang Tid at føre et saadant Forslag gennem Rigsdagen. Men nogen anden Grund til denne Sammenknytning end at faa Sagens Løsning udsat, er det umuligt at finde. Vi ser ikke anden Forbindelse mellem Konsulatafgifterne og Toldafgifterne, end at de begge bebyrder vor Skibsfart tungt og uretfærdigt; men dette kan jo umuligt hindre, at man tager den ene Byrde væk, selv om den anden maa blive liggende en Tid endnu. Det vilde have været mere forstaaeligt, om man havde sat Konsulatafgiftens Ophævelse i Forbindelse med den Reform, der i Fjor gennemførtes af de direkte Skatter, med hvilke Konsulatafgiften, selv om den paa Finansloven staar opført under de indirekte Afgifter, har langt mere tilfælles. Naturligvis kan Konsulatafgiften, naar den knyttes til en Toldrevision, bruges som et Led af de Forretninger mellem Partierne, der uundgaeligt vil finde Sted, naar Toldreformen kommer ind i Rigsdagen, og det er jo muligt, at Ministeren, der er gammel Politiker, har haft dette for Øje. Men Skibsfarten har et uafviseligt Krav paa, at Konsulatafgiftens Ophævelse ikke af dette Hensyn udskydes i en ganske ubestemt Fremtid. Der kan, efter de Tilsagn, der er givne Skibsfarten, saa vel af Regering som Rigsdag, ikke tænkes anden berettiget Indvending mod denne Reform, end at Statskassen umuligt kan taale at miste denne Indtægt; men denne Indvending er fornuftigvis ikke fremsat af nogen, heller ikke af Finansministeren. Vi haaber da, at Ministeren vil indfri de Forhaabninger om Lettelse af Skibsfartens Byrder, der fra dennes Side netop er knyttede til ham. Det i vort sidste Nummer gængivne Andragende

fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart vil jo nu foranledige, at saa vel Regeringen som Rigsdagen endnu i indeværende Rigsdagssamling maa tage Stilling til denne Sag.

De Fisker'ske Dampskibsselskaber meddeler følgende:

Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Driftoverskud for 1903 inklusive Saldo fra forrige Aar andrager 95,655 Kr., der efter Fradrag af Administrationsudgifter, 83,909 Kr., overføres til Reservefondet med 11,746 Kr.

Dampskibsselskabet Østersøens Driftoverskud for 1903 inklusive Saldo fra forrige Aar andrager 48,449 Kr., der efter Fradrag af Administrationsudgifter, 37,229 Kr. overføres til Reservefondet med 11,220 Kr.

Dampskibsselskabet Unions Driftoverskud for 1903 andrager 74,301 Kr., der efter Fradrag af Administrationsudgifter, 53,048 Kr., overføres til Reservefondet med 21,253 Kr.

Dampskibsselskabet Ingas Driftoverskud for 1903 inklusive Saldo fra forrige Aar andrager 83,560 Kr., der efter Fradrag af Administrationsudgifter, 43,812 Kr., overføres til Reservefondet med 39,748 Kr.

Driften af ovennævnte fire Selskabers Skibe har været stærkt hæmmet af store Havarier, samt særlig for de store Baades Vedkommende af de uhørt lave Amerikarater.

Mandag Morgen d. 25. Januar døde i Følge „Helsingørs Avis“, i Svendborg Kaptajn Rasmus Petersen-Høy, c. 72 Aar gl. Den Afdøde var velkendt i Helsingør, hvor han indtil for et Par Aarstid siden boede, efter at være hjemkommen fra et 30-aarigt Ophold paa Kinakysten. Kaptajn Petersen-Høy havde ført et meget bevæget Liv, og han opnaaede at blive udnævnt til Mandarin paa Grund af sine Fortjenester mod den kinesiske Regering. Den gamle Mand havde for nylig den Sorg at miste sin Svigersøn, Købmand Rohde fra Shanghai.

Af alle, der kendte ham, vil han blive mindet som en brav, fædrelandssindet Mand, der havde holdt det danske Flag i Ære rundt om i fremmede Havne.

Forfatteren Alex. Svedstrup skriver i sin Bog „De Danskes Vej“ følgende om Kaptajn Petersen-Høy: „Old-Petersen, som den brave Sømand kaldtes, viser, hvor æventyrligt Livet former sig, naar man som Ung tager til Kina i Stedet for at blive i Nyborg. Han var med til at lægge de første Kabler her ude, han har været Senior-Kaptajn i et kinesisk Dampskibsselskab, et af Jordens største Selskaber, er bleven Mandarin af den blaa Knap, har været dansk Konsul paa Formosa og har lavet Kamfer, er blevet sejlet i Sænk af en engelsk Orlogsmand og haft Hundrede Hændelser. En skønne Dag greb Sømandens sædvanlige Landlængsel ham saa stærkt, at han tog hjem til Fyn for at sætte sine opsejlede Penge til i en Vognfabrik, hvorpaa han lettet tog tilbage til Kina. Disse brave Kaptajner, som er saa flinke paa Søen, forstaaer sjældent at holde deres Formue paa det tørre“

Mandag d. 25. Januar er fhv. Skipper, Detaillist J. Chr. Dam, efter 9 Aars Svagelighed og Sygdom ret pludseligt afgaaet ved Døden i Marstal, rimeligvis ramt af et Hjerteslag. Den Afdøde var en velkendt og agtet Borger. I en Række af Aar var han Formand for Søassuranceforeningen „Marstal“. Den Afdøde efterlader sig Hustru og en Søn.

Hr. L. Dabcovick i Konstantinopel, der er Agent for et stort Antal tyske Dampskibsselskaber, og som ogsaa er velkendt i den danske Søfartsverden, har som Anerkendelse for sin Virksomhed nylig modtaget en Udmærkelse af den montenegrinske Regering. Et fransk Blad i Konstantinopel fremhæver i denne Anledning den almindelige Anseelse, Hr. Dabcovick nyder i den der-værende Forretningsverden.

Den 25. Januar har Fastlods L. P. Hansen ved Kjøbenhavns Lodseri taget sin Afsked som saadan, for at tiltræde Stillingen som Lodsogholder ved dette. Den fratrædende Lodsogholder A. L. Blaamann, der i Aar fylder sit 70de Aar, har været ansat ved Lodsvæsenet i næsten 41 Aar.

Vicekonsul i London P. T. Raaschou er udnævnt til kgl. udsendt Konsul i Shanghai og Konsuldommer for hele Kina fra d. 1. ds. at regne.

I Anledning af vor lille Notits i sidste Nummer angaaende Anmærkningen ved de ny Takster for Odense, gør man os opmærksom paa, at det maaske kan misforstaas saaledes, som om det var noget nyt, der her er indført. Ganske den samme Bestemmelse fandtes i de ældre Takster af 1883 og er altsaa over 20 Aar gammel. Den er ganske ordret optaget i de ny Takster med den lille Undtagelse, at medens tidligere kun Etmaalspengene skulde deles mellem Skibe, gælder det samme nu ogsaa for Hjemrejsepengene.

Et Spørgsmaal, hvis Løsning længe har været anet, er nu officielt afgjort, idet den danske Konsul i Newcastle, Valdemar Faber, er udset til at overtage Posten som Generalkonsul i London. Konsul Faber, der i over 20 Aar har ledet Konsulatet i Newcastle, er nemlig fra 1. Februar konstitueret som Generalkonsul, hvad der sikkert i Løbet af kort Tid vil føre den endelige Udnævnelse med sig.

Kaptajn Niels Nissen, Føreren af Barkskibet „Martha“, af Sønderho, om hvis Død vi fra paalideligste Kilde bringer Oplysninger andet Steds i Bladet, blev nogle og halvtredsindstyve Aar gl. og var, som det meddeles os af Folk, der stod ham nær, en agtet og afholdt Mand, pligtro til det sidste. Naar hans Død har fremkaldt dyb og oprigtig Sorg i Familien og blandt hans Venner, er det dog en Trøst, at han satte Livet til for at redde en anden.

Højesteretsdom.

Afsagt d. 29. Januar.

I Aaret 1900 byggedes Damperen Nexos af Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg. Maskinerne leveredes ikke af Værftet, men bestiltes i England, og med et foreløbigt Nationalitetscertifikat slæbtes Skibet til Middlesbro, hvor det fik Maskinerne indsatte. Af Konsulen i Middlesbro udstedtes derefter et Certifikat for Hjemreisen,

og Skibet gik til Danmark, hvor der afkrævedes Værftet Told af Maskinerne (Kr. 5291.66).

Værftet betalte Tolden under Protest og anlagde derefter Sag imod Generaldirektoratet for Skattevæsenet for at faa Beløbet af Tolden tilbagebetalt.

Hof- og Stadsretten frifandt Generaldirektoratet, og udtalte i sin Dom: Tvivlen drejer sig om, hvor vidt Toldfrihed for de omhandlede Maskiner og Kedler er hjemlede ved Bestemmelsen i Toldlovens § 16 om, at Skibsredskaber og Skibsinventar, som af indenlandske eller fremmede Skibe til Brug om Bord medbringes fra fremmed eller toldfrit Sted, indgaar toldfrit, saafremt de af Toldvæsenet skønnes at være brugte før Skibets Indklarering. Det kan imidlertid ikke antages, at de omhandlede Maskiner herefter kan antages at være toldfri; de var nødvendige Bestanddele af Skibet, der indtil deres Anbringelse ikke var noget færdigt Skib. Hvis Skibet i sin Helhed var bygget i Udlandet og derefter var blevet købt her til Landet, vilde Maskinerne overensstemmende med den udtrykkelige Bestemmelse i Toldlovens § 8 have været at tage med ved Ansættelsen af den Værdi, der skulde lægges til Grund ved Beregningen af Tolden, som i dette Tilfælde i Følge Lovens § 1 vilde have været at svare af hele Skibet. Men den Omstændighed, at kun de her omhandlede Bestanddele af det færdige Skib, men ikke den øvrige Del af dette var tilvirkede i Udlandet, kan ikke gøre Bestemmelsen i Lovens § 16 anvendelig paa dem. Det findes derfor at være med Rette, at der er afkrævet Hellerup Skibsværft Told af de ommeldte Genstande, og Generaldirektoratets Paastand om Frifindelse vil saaledes være at tage til Følge.

For Højesteret mødte paa Hellerup Skibsværfts Vegne Højesteretsadvokat Arntzen, der oplyste, at det foreløbige Certifikat for Rejsen til England var udstedt af Hensyn til Kielerkanalens Passage, hvortil der fordredes Nationalitetsbevis, og at det var udstedt efter Konference med Generaldirektoratet, uden at der havde været Tale om Told af de Maskiner, der skulde hentes. Det af Konsulen i Middlesbro udstedte Interimsbevis var i og for sig unødvendigt. Maskinerne er fortoldede efter Pos. 173 som indførte Varer med 1 Skilling pr. Pund; Nexos var imidlertid et dansk Skib, og Maskinerne var bestemte til Brug i dette og havde været brugte, inden de kom hertil, idet Skibet med egen Kraft gik tilbage fra England hertil. Hvis Nexos ikke var noget færdigt Skib uden Maskiner, kunde det ikke heller indføre Varer hertil, og Maskinerne kunde da ikke fortoldes efter Pos. 173, men som et i Udlandet bygget Stykke af et Skib med 3 pCt. af Værdien. Maskinerne maa imidlertid være at betragte som Inventar ligesom Sejl til et Sejlskib, og de maa efter Toldlovens § 16 være toldfri.

Advokat Hindenburg, der mødte for Generaldirektoratet, fremlagde bl. a. en Skrivelse fra Burmeister & Wain, hvori det hedder:

„Skibsværfter i Indlandet maa betale Told af Kedelplader, Stangjern og Valsejern, forarbejdede Materialer etc., endvidere maa de betale Told af Værktøjsmaskiner, Kul, Olje, Træ o. s. v., der bruges under Driften, hvilke Artikler er toldfri i Storbritannien; saa længe der derfor her i Landet opkræves Skibsbyggerier Told af Materialer, der skal bruges til Skibenes Maskiner og Kedler, saalænge vil det være en Eksistensbetingelse for disse, at det ikke tillades, at Skrogene kan slæbes til Udlandet og der faa Kedler og Maskiner indsatte, uden at der betales Told af disse, samtidig med at Skibet indregistreres her i Landet. . . . For saa vidt det ikke er Meningen rent at ødelægge de indenlandske Maskinfabriker ved at lade dem betale Told af alt muligt, hvad de bruger, men tillade Indførsel udefra af færdige Maskiner og Kedler uden at forlange disse fortoldede,

saa maa Generaldirektoratets Paastand fastholdes; i modsat Fald kan vi lige saa godt lukke i Dag som i Morgen. Det er godt nok, at de indenlandske Værfter maa betale 6 pCt. af Værdien af de Materialer, der medgaar til Bygningen af et Skib, medens dette i fuld færdig Stand kan indføres fra Udlandet mod kun at erlægge 3 pCt. Told. Skal Maskiner og Kedler nu kunne indføres toldfrit, blot naar Skroget slæbes til England, saa vil Situationen for de danske Værfter og for dansk Industri blive endnu mere ødelæggende end den i Forvejen er. Vi skal i Forbindelse hermed anføre, at de tre store Amerikadampere, der tilhører Det forenede Dampskibsselskab, og som er byggede i Udlandet, i Told kun har erlagt Kr. 350,000, medens vi, dersom vi skulde have bygget Skibene, for Materialer til disse, efter den gældende Lovgivning vilde have kommet til at betale over Kr. 700,000 i Told.“

Overfor denne Skrivelse bemærkede Højesterets-sagfører Arntzen, at der ingen Fare var for den danske Industri; det havde kostet Værftet Kr. 10,000 at slæbe Nexos til England, og det var kun gjort, fordi Værftet ikke selv kunde bygge Kedler og Maskiner og ikke vilde købe dem hos Konkurrenter her paa Pladsen.

Højesteret stadfæstede den indankede Dom, ved hvilken Generaldirektoratet var blevet frifundet. En subsidiært nedlagt Paastand om Fortoldning med 3 pCt. af Værdien i Stedet for med 1 Skilling pr. Pund, kunde der ikke tages Hensyn til, da denne Paastand ikke var fremsat i forrige Instans.

Søretsdom.

Losningspørgsmaalet. — „Frit til og fra Borde“.

Aalborg Købstdads Soret har d. 25. f. M. afsagt Dom i følgende Sag:

Da Føreren af Sejlskibet „Mary Stoffer“ af Hamburg, Skibsfører J. Stoffer, hvis nævnte Skib var fragtet til at føre en Ladning Hørfør i Sække til Aktieselskabet Aalborg Oljemølle i Aalborg, var lagt til Bolværk paa Bestemmelsesstedet, opstod der Disput mellem Skibsføreren og Ladningsmodtagerne i Anledning af, at Skibets Lønning befandt sig saa dybt under Kajens Overkant, at Sækkene maatte hejsses op for at naa denne. Man enedes da om, at Skibsføreren bragte Ladningen op paa Kajen, imod at Ladningsmodtagerne hos Skibsføreren Sagfører, Overretssagfører af Aalborg H. Dam, for Overliggedagspenge og præsteret Arbejde deponerede 90 Rmk., som maatte udbetales Skibsføreren, med mindre Aktieselskabet inden en nærmere bestemt Frist sagsøgte Skibsføreren, saaledes at Sørettens Kendelse kom til at afgøre Parternes nævnte Stridsspørgsmaal.

Aktieselskabet har nu, som Følge af det anførte, under denne Sag søgt Indstævnte, Overretssagfører Dam, kendt uberettiget til at udbetale Skibsfører Stoffer det deponerede Beløb af 90 Rmk. samt til at betale Sagens Omkostninger, medens Indstævnte har procederet til Frifindelse med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet han har gjort gældende, at saa vel Certepartiet, hvorefter Ladningen paa Ladepladsen bliver leveret Kaptajnen „frit til Borde og paa Lossepladsen atter taget frit fra Borde“, som Sølovens § 136, 1ste Stykke, kun paa-lægger Skibsførerne at aflevere Ladningen paa Skibets Ræling.

Sørettens Dom lyder saaledes:

Med Bemærkning. at de nævnte Udtryk i Certepartiet ikke skønnes at indeholde for Skipperen gunstigere Betingelser end de i Sølovens § 136 fastsatte, vil Sagens

Afgørelse blive afhængig af denne Paragrafs Fortolkning, og det skønnes da ikke rettere, end at § 136 i Forbindelse med § 116 etablerer den Regel, at Ladningen skal afleveres paa Kajen saa vel ved Indladningen som ved Losningen, i al Fald i Tilfælde som det foreliggende, hvor Llandbringningen kunde foretages og foretoges — hvad der er in confesso — ved Hjælp af Skibets egne Grejer.

Som Følge af det anførte vil Citanternes Paastand være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 30 Kr. Indstævnte Overretssagfører Dam som Mandant for Skibsfører J. Stoffer bør derfor være uberettiget til at udbetale det af Citanterne, Aalborg Oljemølle, deponerede Beløb paa 90 Rmk. og bør til Citanterne betale Sagens Omkostninger med 30 Kr.

Denne Dom vil vække, og har allerede vakt, betydelig Opsigt, idet den er i Modstrid med en hel Række Søretskendelser og Udtalelser fra kompetente Autoriteter. Af omstaaende Referat af Generalforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe vil man se, at Foreningens Formand, Konsul Rechnitzer, fremsatte en længere Udtalelse om Dommen og dens Betydning, og at det maa forventes, at Dommen under alle Omstændigheder bliver appelleret. I vort næste Nummer skal vi knytte nogle Bemærkninger til den.

Kaptajn N. Nissens Død.

Søforklaring 18. Januar 1904.

Axel Hansen Biehl, 1. Styrmand paa Bark „Martha“*) af Sønderho, Fanø, fremstillede sig d. 18. Jan. med Skibets Mandskab paa Konsulatet i Marseille, medbringende Skibets Dagbog og Uddrag af samme angaaende Føreren Kaptajn N. Nissens Død om Bord den 12. December.

Konsulen oplæste for hele Mandskabet Styrmandens Tilførsel angaaende Ulykestilfældet — Mand for Mand — og følgende Spørgsmaal blev stillet til 1ste Vidne, Styrmand Biehl:

Konsulen: „Hvorfor gik De ned i Rummet?“

Vidnet: „For at efterse om der var Vand nede ved Pumperne.“

Konsulen: „Var det første Gang paa Rejsen, De gik ned i Pumperummet?“

Vidnet: „Nej, vi har flere Gange været der nede.“

Konsulen: „Mærkede De da ikke daarlig Luft?“

Vidnet: „Jo, der var var ofte daarlig Luft, men naar vi ikke taalte Luften længere, gik vi op. — Lugen er saa stor, at en Mand kan gaa ned. — Samtlige af Mandskabet skiftedes til at gaa ned under Rejsen.“

Konsulen: „Var De først gaet ned, og naar?“

Vidnet: „Jeg gik først ned — c. 20 Minutter til 7 om Morgenen — og besvimede straks, saa jeg intet ved om, hvad der siden foregik.“

Konsulen: „Hvem opdagede, at De var dernede?“

Vidnet: „Chr. Kroman, som havde Vagt med mig, ligesaa Kokken, der straks løb hen og varskoede Kaptajnen, som straks gik ned i Pumpehullet.“

Konsulen: „Tog Kaptajnen ingen Line om Livet?“

Vidnet: „Nej han tog kun en Ende med sig, som han fik stukket under sine Arme og Skuldre.“

Konsulen: „De erindrer ikke mere om, hvad der foregik?“

Vidnet: „Nej absolut intet til midt om Natten.“

*) Barkskibet „Martha“ afsejlede d. 3. Septbr. f. A. fra Marquesas Island med Kopra til Marseille.

Konsulen: „Anser De det ikke for en Uforsigtighed at gaa ned uden at lade Lugen staa aaben?“

Vidnet: „Nej, Lugen var aaben c. et Kvarter, og vi plejede aldrig at gøre anderledes.“

Derefter afhørtes Christian Kroman.

Konsulen: „Saa De Styrmanden gik ned?“

2. Vidne: „Nej, jeg var borte for at hente en Line til at stikke i Pøsen for at sende ham den ned — han havde ikke været nede mere end tre, fire Minutter. — Jeg kom tilbage og raabte da til Styrmanden, men fik intet Svar; Kokken kom til, og han varskoede straks Kaptajnen, der straks sprang ned i Pumpen med et Reb, som han fik placeret rundt om Styrmanden.“

Konsulen: „Hvem gik saa ned i Pumpen?“

Vidnet: „Den engelske Matros James sprang derefter ned med en Line om Livet.“

Samme Spørgsmaal blev stillet til Kroman som til 1. Styrmand, og disse blev alle bekræftede.

Konsulen: „Hvem fik Styrmanden op?“

Vidnet: „Vi halede alle og fik ham paa Dækket. Vi troede, han var død. Han var da sortblaa paa Kinderne og Læberne, og vi gav ham stærke Draaber. Han kom lidt efter til Bevidsthed; han blev da straks lagt ind i Kaptajnens Kahyt paa Sofaen. Sejlmageren gik ned og fik, straks da vi havde faaet Styrmanden op, en Ende rundt om Laaret paa Kaptajnen, og vi halede ham straks op, men Kaptajnen var død, og trods alle Oplivningsforsøg gav han ikke Livstegn. Vi gav ham Kamferdraaber.“

Konsulen: „Forsøgte De ikke Armbevægelser for at fremkalde Aandedrættet?“

Vidnet: „Jo, vi prøvede dette, men forgæves.“

Konsulen: „Da Kaptajnen sprang ned i Hullet, var der da ingen som forsøgte at stikke en Line om ham?“

Vidnet: „Kaptajnen tog selv Linen med.“

Konsulen: „Hvor længe holdt De paa med Oplivningsforsøgene?“

Vidnet: „Et Kvarter à en halv Time, men jeg kan ikke huske dette saa nøje.“

Konsulen: „Hvad foretoges saa med Kaptajnen?“

Vidnet: „Vi lagde ham paa Halvdækket og bredte Sejldug over ham.“

Konsulen: „Var de alle aldeles overbevist om, at alle Oplivningsforsøg vilde forblive frugtesløse?“

Vidnet: „Ja, han var stendød og var allerede afkølet, hverken Puls eller Hjerter fungerede. Han kom direkte fra sin Frokost, da han sprang ned i Hullet, og da vi fik ham død op, var Munden endnu fuld af Mad.“

Konsulen: „Naar blev Kaptajnen begravet?“

Vidnet: Den 14. om Formiddagen.

Sejlmager Jens Paulsen Jensen afgav derpaa Forklaring: Journaluddraget blev oplæst, og Jensen erklærede, at det var fuldstændig overensstemmende med Sandheden.

Konsulen: „Vil De forklare, hvordan Kaptajnen blev halet op, og hvordan De fik Rebet rundt om Laaret?“

3. Vidne: „Jeg sprang straks ned, da vi havde faaet Styrmanden op og følte paa Bunden, at Kaptajnen laa med Ryggen opad. Jeg mærkede da stærkt Ildebeindende og maatte skynde mig at faa Enden rundt om ham — jeg følte opover Kroppen, da jeg vilde have fat under Armene, men kunde ikke, og fik Rebet placeret under Benet ved Skrævet og varskoede, at man skulde hale mig op straks — og derefter halede vi Kaptajnen op.“

Konsulen: „Er De sikker paa, at Kaptajnen er død af Forgiftning i Pumpen, og at Døden ikke kan skyldes, at han er faldet overende og har slaet sig?“

Vidnet: „Det ved jeg ikke, men tror det ikke. Han havde et afangt blaat Mærke over Øjet og havde Huden lidt skrabet af Haanden.“

Konsulen: „Hvilke Oplivningsforsøg blev der gjort?“

Vidnet: „Det ved jeg ikke, jeg husker intet indtil nogle Minutter efter, da jeg kom tilbage midtskibs. Jeg var aldeles fortunlet af den daarlige Luft. Jeg husker intet af, hvad der blev foretaget med Kaptajnen før siden, men da jeg saa ham, forstod jeg øjeblikkelig, at alt vilde være forgæves — han var øjensynlig stendød.“

Konsulen: „Hvor lang Tid hengik fra Kaptajnen gik ned i Pumpen, og til han blev halet op?“

Vidnet: 5 à 10 Minutter. Jeg tror, at Luften og at Maden, som Kaptajnen havde i Munden, kvalte ham.

4. Vidne Matros James Kilpatrick, født 1881 i Whitby (Irland) afhørtes derpaa; han erklærede sig fuldstændig i Overensstemmelse med de foregaaende tre Vidner.

5. Vidne Kok Kristian Jacobsen, født i Skive 1883. — Journaluddraget forelæstes, og Vidnet erklærede sig i Overensstemmelse med de foregaaende. — Hans Mening er den, at Kaptajnen er død af Kvælning nede i Pumpen, og at han døde der nede. Oplivningsforsøg blev foretaget, men hans Mening var straks, at alt var forgæves.

Da nedenstaaende Folk af Besætningen har haft mindre med Ulykkestilfældet at gøre, idet de ikke befandt sig paa Dækket, afhørtes alle fire samtidig — efter at Journaluddraget var blevet dem forelæst. Vidnerne vare:

Letmatros Anders Sørensen, født i Grenaa 1883.

— Marius Christensen, født i Thiestrup 1883.

— Carl Bonde, født paa Samsø 1882.

Dreng Paul Liersch, født i Stettin 1886.

De forskellige Spørgsmaal blev stillet til hver især, og de afgav alle samme Forklaring som de foregaaende Vidner og aflagde, i Lighed med alle de foregaaende Vidner, Ed paa Forklaringens Rigtighed.

Kopi af Bark „Marthas“ Dagbog d. 12. December 1903.

Lørdag d. 12. December.

Om Morgenen ved 7 Tiden blev Dækslet taget af nede ved Pumpen, for at øse Vand op. Styrmanden gik først ned, og Matros Christian Kroman kom med en Ende for at stikke i Pøsen, da han hørte en sugende Lyd. Kokken kom da til og spurgte, hvem der var der nede, hvortil Christian svarede, at det var Styrmanden; han spurgte derefter, om han maatte komme med Pøsen, men da han intet Svar fik, gentog han det, men fik heller intet Svar, hvorfor han lagde sig ned paa Maven for at se ned, og saa da Styrmandens hvide Kasket; derefter gik han ned i Hullet og saa da, at Styrmanden var besvimet, hvorfor han gik paa Dækket for at hente de andre til Hjælp. Kokken kaldte paa Kaptajnen, som sad ved sin Frokost. Saa snart Kaptajnen hørte, hvad der var passeret, forlod han straks Kahytten og løb op paa Dækket hen til Hullet og gik ned med det samme; da han var kommet ned, spurgte de fra Dækket, om han havde gjort fast, og om de maatte hale op, men der kom intet Svar. Spørgsmaalet blev gentaget 2 à 3 Gange, men stadig væk intet Svar. Matros James sprang da over for at gaa ned i Hullet, han fik imidlertid en Ende om Livet, saa han kunde blive halet op igen; han observerede da der nede,

at Enden var fast, men paa hvem den var fast, kunde han ikke se, men troede Kaptajnen laa oven paa den; han halede da det løse hjem i Linen, til den blev tot, men hvorledes den var fast, fik han ikke Tid til at undersøge, før han maatte hales op. James blev saa halet op ved Hjælp af den Ende, han havde om Livet; saa snart James var oppe, begyndte vi at hale op i den Line, som Kaptajnen havde taget med ned. Da vi fik Enden op, viste det sig, at det var Styrmanden, og vi troede alle, han var død, da vi saa ham. Kokken og Letmatros Anders gik ned i Kahytten for at faa noget Medicin, medens Styrmanden blev lagt paa Dækket. Imidlertid gik Sejlmageren ned med samme Ende for at stikke den om Kaptajnen, hans Mening var at stikke Enden om Livet, men paa Grund af Mørke og Ildebefindende fik han den kun fast om Laaret tæt ved Skrævet og havde da lige Bevidsthed til at varsko dem paa Dækket, at de skulde hale op. Sejlmageren blev da halet op og derefter Kaptajnen, som viste sig livløs, da han kom paa Dækket; alle Oplivningsforsøg var frugtesløse, han var død og blev død; han havde slaaet sig ved det ene Øje, og den ene Haand var Huden skrabet af.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholdt Tirsdag den 26. Januar aarlig Generalforsamling i Kolding, ved hvilken der var mødt Delegerede fra næsten alle Kredse.

Sekretæren, Mægler Nicolaisen, Aarhus, aabnede Generalforsamlingen med at byde de mødte Velkommen. Han udtalte sin Glæde over, at Hovedbestyrelsens Formand og Sekretær, Konsul Rechnitzer og Redaktør Drøchsel, var kommen til Stede.

Sekretæren aflagde derefter Beretning for Aaret 1903. Det havde været et daarligt Aar med Hensyn itil Fragtforholdene. Vi har overhovedet ikke haft noget daarligere Aar end dette. Grundene hertil er flere. Som en af de væsentligste maa vel nævnes, at der var ingen større Majseksport i 1903, og desværre er der ikke her Udsigt til nogen Bedring foreløbig. Heller ikke med Mursten eller Cement var der nogen videre Fragt, og ved Trælasteksporten fra Østsværrig fandt der en Takstnedsættelse Sted.

Et Spørgsmaal, vi behandlede paa sidste Aars Generalforsamling var Forholdene ved Hals Barre. Skibene bliver nu overhalede af en Motorbaad. Det er da altid et Fremskridt. Af Lyspunkter, Foreningen har at se tilbage paa, vil jeg nævne det, at vi er komne over Vægtgarantien. Den skal bortfalde fra 1. Januar 1904. Saa gælder det kun om at overholde det udstedte Forbud. Vi har faaet Tilslutning fra forskellige Sider, fra Sverrig og Tyskland. I Königsberg sætter de sig mod Forbudet med Hænder og Fødder. Der er, hvad vi egentlig kalder lidt raadne Forhold, dernede.

Hvad angaar vore Andragender med Hensyn til Fyr og Sømærker, har Marineministeriet svaret, at i alt Fald en Del af de foreslaede Forandringer og Forbedringer vil blive foretagne. Dette gælder saaledes Fyrene paa Vejrø og Thunø. Andragendet om større Prikker ved alle Gennemsejlingsfarvande kan Ministeriet ikke gaa ind paa. Ministeriet svarer, at man maa anse Forholdet for upaaklageligt, og en Forandring vilde koste mange Penge. Det er dog muligt, at Ministeriet paa særlig udsatte Punkter vil erstatte Prikkerne med mindre Vagere. Der er altsaa alligevel en hel Del Ting, som vi faar efter Ønske. Og der er da særlig en Ting, vi maa glæde os over. De ved, at der var adskillig Misfornøjelse med Lodsloven, og Regeringen har nu vist os den

Imødekommenhed at nedsætte en Kommission, der skal søge at finde en mere tilfredsstillende Ordning. I denne Kommission sidder bl. a. en af vor Afdeling udpeget Repræsentant, nemlig Kaptajn H. C. Andersen, Aarhus. Forhandlingerne om Sagen er endnu ikke tilendebragte, men vi haaber, at de maa føre til et gunstigt Resultat. Lodstvangen i Odense Kanal er bleven hævet. Dette skylder vi i væsentlig Grad Hovedforeningen og Kanalfoged Hansen i Odense, der har arbejdet energisk for denne Sag.

Der klages over, at Søfartstidende kommer noget uregelmæssigt. Bladets Ekspedition har gjort alt, hvad der var at gøre for at faa Bladet omdelt mere regelmæssigt. Kommer det ikke, maa Medlemmerne klage til Postvæsenet. Jeg véd, at der fra visse Sider indenfor Bogø Spøssurance vil blive foreslaet, at Medlemmerne ikke skal holde Bladet som Medlemsblad. Dette vilde efter min Mening være til ubødelig Skade for Afdelingen; Bladet er jo det eneste Bindeled mellem os. Naar vi ikke havde et Blad at holde os til, tror jeg, Afdelingen vilde glide fra hinanden. Kontingentets Størrelse kan der heller ikke klages over.

Hr. Nicolaisen fremlagde derefter i sin Egenskab af Afdelingens Kasserer følgende Regnskab:

Indtægt.

Indg. fra følgende Kredse:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Marstal	505 00	
Aalborg	409 30	
Bornholm	275 30	
Bandholm	250 70	
Aarhus	234 20	
Svendborg	219 75	
Kolding	186 80	
Nyord og Stege	160 30	
Odense	156 25	
Faxe	153 15	
Kjøbenhavn	152 70	
Langeland og Strynø	126 50	
Dragør	88 25	
Nyborg	61 70	
		2979 90
Passive Medlemmer		138 00
Restancer pr. 1902		25 00
Kassebeholdning primo Januar 1903		1010 08
		4152 98
Kassebeholdning 1. Januar 1904		1257 86

Udgift.

Pr. Kontingent til „D. S. R. F.“:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Marstal	301 62	
Aalborg	269 46	
Bornholm	161 90	
Bandholm	142 62	
Aarhus	155 42	
Svendborg	137 58	
Kolding	117 14	
Nyord og Stege	101 76	
Odense	99 14	
Faxe	94 17	
Kjøbenhavn	91 62	
Langeland og Strynø	84 10	
Dragør	53 23	
Nyborg	37 54	
		1847 30
Passive Medlemmer		145 00
Telegrammer, Porto, Postopkrævninger etc.	3 80	
Frimærker og Brevkort	28 80	
Annoncer	21 03	

Tryksager, Lister, Papir og Kon-	
volutter.....	51 35
Inkassoprovision af Kontingentet,	
Marstal.....	35 00
	139 98
Rejseomkostninger, Kredsformændene	462 84
Kassererens Løn.....	300 00
Balance-Konto.....	1257 86
	4152 98

Regnskabet godkendtes.

Man gik derpaa over til Dagsordenens 1. Punkt:

Mæglerespørgsmaalet i Aalborg.

Der forelaa Forslag fra Bandholm Kreds om at ophæve Bestemmelsen om tvungen Mægler i Aalborg.

Kaptajn Albertsen, Marstal, og Kaptajn Hansen, Fakse, anbefalede Forslaget.

Kaptajn H. C. Andersen, Aarhus, mente ikke, Bestemmelsen havde nogen Betydning. Den overholdes ikke, saa vi kan lige saa godt ophæve den.

Kaptajn Christiansen, Aalborg fandt, at det var et stort Gode, om man kunde holde sammen om én Mægler. Det første halve Aars Tid var det gaaet godt i Aalborg, men nu blev Bestemmelsen ikke overholdt. Og naar den ikke blev overholdt, var det jo ganske vist bedre, den ikke eksisterede.

Med 273 St. mod 95 St. (repræsenterede ved Kredsformænd) vedtoges det at ophæve Mægleretvungen.

Statslaan mod Sikkerhed i Skibe.

Forslag fra Bandholm Kreds.

Hovedbestyrelsens Formand, Konsul Rechnitzer: I Fjor kom der en Bevægelse op i Kjøbenhavn gaaende ud paa, at man skulde faa dannet en Hypotekforening for Laan i Skibe. Spørgsmaalet er jo nu atter fremme, og de samme Mænd har paany meldt sig for at faa Planen realiseret. Der er jo imidlertid Masser af Detailler, der skal overvejes, før man kan komme til noget Resultat. Endvidere agter et Selskab i Holland, der yder Laan i Skibe, at oprette en Filial i Kjøbenhavn. To saadanne Institutioner er imidlertid for meget. Der kunde vist være Grund for os til at vente og se, hvorledes Sagen vil udvikle sig. Man har ytret Frygt for, at Pengene skulde blive for dyre i en Institution som den omhandlede, og der er fra nogle Sider udtalt, at man ikke ønskede en saadan Forening. Man kunde faa Penge nok i Bankerne. Saadan er Forholdene imidlertid ikke alle Vegne. Mange Steder er det næsten umuligt at faa Laan i Skibe. Men som sagt, jeg mener, vi skal vente en Tid og se, hvad de projekterede Selskaber vil byde, navnlig det danske, som jo dog maa passe os bedst.

Kaptajn Hansen, Fakse: Hensigten med Forslaget om Statslaan skulde vel være at faa billigere Penge.

Kaptajn Andersen, Aarhus: Nej, Mening er da vist først og fremmest, at vi ad den Vej skulde kunne rejse Penge paa Steder, hvor dette ikke tidligere har været muligt.

Kaptajn Kofoed, Rønne: Vi maa vel nok kunne faa Laan paa samme Vilkaar som Fiskerne. Lad os selv tage fat paa Sagen med god Vilje, og lad os an-

mode vor Bestyrelse om at søge at faa den ordnet paa samme Maade, som Fiskerne har det. Det kan jo nok være, der vil blive forlangt, at Kommunerne skal stille Garanti for os. Men hvorfor skulde Kommunerne vel ikke ville garantere for os lige saa vel som for Fiskerne.

Kaptajn Hansen, Fakse: Naar vi ikke kan faa særlig billige Penge hos Staten, kan vi jo lige saa godt holde os til de Institutioner, Konsul Rechnitzer nævnte.

Konsul Rechnitzer: Kommunerne vilde dog maaske krympe sig ved at stille en Garanti som den omtalte.

Kaptajn Christiansen, Aalborg: Der var stor Trang til en Hypotekforening. I Aalborg var det næsten umuligt at rejse Penge, uden at det skulde være som Vennehjælp.

Kaptajn Andersen, Aarhus, saa gerne, om der kunde faas Støtte af Staten, men han troede ikke, at Kommunerne vilde garantere. Saa snart vi kommer ud paa Vandet, hører Kommunernes gode Vilje op.

Konsul Rechnitzer: Maaske burde en Hypotekforening deles i to Afdelinger, en for større og en for mindre Skibe. Naar først Foreningen har vokset sig stærk, har det jo mindre at sige; men i Begyndelsen vilde Risikoen maaske nok ellers være temmelig stor.

Kapt. Kofoed syntes, det var et Forsøg værd at undersøge, hvorledes Regeringen stillede sig til Spørgsmaalet om billige Penge. Han kunde ikke indse, hvorfor Staten ikke skulde vise sig imødekommende.

Kapt. Andersen: Jeg kan ikke tænke mig, hvorledes Andragendet til Regeringen egentlig skulde se ud. Vi maa dog have et Grundlag for Andragendet. Jeg vil foreslaa, at vi venter og ser Tiden an.

Kaptajn Th. Nielsen, Svendborg: Naar Staten er de mindre Skipperes værste Konkurrent, kunde der saa ikke være Grund til at antage, at Regeringen vil vise os nogen Imødekommenhed paa dette Punkt.

Man vedtog at overgive Sagen til videre Behandling hos Bestyrelsen.

Mastepengene ved Knippelsbro og Langebro i Kjøbenhavn..

Kapt. H. C. Andersen, Aarhus, fandt det uretfærdigt og aldeles meningsløst, at et lille Skib skulde betale lige saa meget som et stort for at gaa igennem Knippelsbro. Et mindre Skib kunde let komme til at betale $\frac{1}{3}$ af sin Fragt. Hvis Passagen gennem Broerne ikke kunde gives fri, burde Skibene i alt Fald betale i Forhold til Tonnagen.

Redaktør Drechsel: Der har tidligere været indgivet Andragende med Hensyn til dette Spørgsmaal. I Henhold til det Svar, vi den Gang fik, tror jeg ikke, der er noget at udrette, før Knippelsbro er ombygget. Men derfor kan det jo ikke skade at præcisere Ønsket.

Dette vedtoges.

Lodstvangen ved Indløbet til Korsør.

Kapt. Albertsen, Marstal, fandt, at hvis det var nødvendigt at opretholde Lodstvangen derovre, burde Staten overtage Udgifterne derved. Det var dog af Hensyn til Staten, til Færgerne, man skulde tage Lods.

Kapt. Hansen, Fakse, mente, at Lodstvangen var nødvendig. Det var dumdrigtigt at forsøge at gaa ind til Korsør, hvis man ikke var godt kendt med Farvandet. Men man kunde jo forlange, at Lodstaksten skulde være billigere.

Kapt. Andersen: Hansen har Ret i, at det er meget vanskeligt at komme ind til Korsør. Vi kan ikke blive fri for Lodstvangen. Og da jeg finder, vi hellere maa lade være at slaa end slaa et Slag i Luften, vil jeg anbefale, at vi ikke andrager om at blive fri for Lods, som ogsaa kan være os til megen Nytte, men derimod søger om at faa fri Lods.

Mægler Nicolaisen: Det var vist mest beskedent, om vi holdt os til os selv og kun lod Andragendet gælde Skibe paa indtil 80 Reg.-Tons Brutto.

Det vedtoges at indgaa med Andragende om at faa fri Lods, eller at Afgiften i alt Fald maa blive nedsat for Skibe paa indtil 80 Reg.-Tons.

(Sluttes).

Til Medlemmerne af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Murstensfragterne fra Ekensund.

Af Kolleger fra Ekensund, der var til Stede ved Afdelingens Generalforsamling i Kolding d. 26. ds., pyllystes det, at Murstensfragterne fra Ekensund til Kiel for fremmede Skibes Vedkommende var sat til Rmk. 4 pr. 1,000 Sten, hvorimod Fragten for de i Ekensund hjemmehørende Skibe vedvarende skulde forblive Rmk. 4 $\frac{1}{4}$, dog saaledes, at Certepartierne for disse Skibes Vedkommende skulde udskrives til Rm. 4, og Skibsførerne da ved Aarets Slutning skulde have udbetalt de resterende 25 Pfennig. Et saadant Arrangement har Teglværkerne tilbudt Ekensunds Skipperforening, men som gode Kolleger har disse nægtet at gaa ind herpaa og forlangt, at Fragten skulde være ens for alle, og saa ærlige og principfaste har de ligeledes været, at lægge Kortene paa Bordet for os, og aabent oplyse os om Sagen. Det blev i den Anledning af de paa Generalforsamlingen til Stede værende vedtaget at staa Last og Brast med Ekensunds Skipperforening, og ikke slutte nogen Murstensfragt fra Ekensund til Kiel i Aar under Rmk. 4 $\frac{1}{4}$, samt kraftig at indvirke paa Afdelingens øvrige Medlemmer samt udenforstaaende Skibsførere, saaledes at disse slutter sig hertil. Ekensunderne har virkelig fortjent det, da de jo simpelt hen kunde have tiet, og gjort Akkord med Teglværksringen om Rmk. 4, ved Aarets Slutning indkasseret deres 25 Pfennig, og ladet os andre slaas med Teglværkerne om de 4 Mark.

Afdelingen henstiller derfor til sine Medlemmer, at alle som én slutter sig til ovenstaaende Forslag og kraftig agiterer for, at ogsaa Skibsførere udenfor Afdelingen gaar med hertil. Det vil da sikkert lykkes os at fastholde de 4 $\frac{1}{4}$ Mark, og det er ikke Bagateller, det drejer sig om, idet disse 25 Pfennig alene i Fjor har udgjort omtrent Rmk. 10,000, hvoraf sikkert Halvdelen er gaaet til Danmark.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Angaaende den almindelige Fordeling af Lufttryk og Vinde henvises til Oversigten for Januar.

Kystvinde. I Februar er Vindene ved Nordevropas Kyster meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke; det samme gælder ogsaa for Strækningen mellem Kap Finisterre og Gibraltar. Ved Marokkos Kyst og paa Madeira er Vinde mellem S. og SV. ret hyppige. Paa de kanariske Øer forekommer foruden de fremherskende Vinde (mellem NNØ. og NNV.) Storme fra Retninger mellem SØ. og SV.; disse kendes paa et stærkt Barometerfald. Ved Kysten indtil Kap Verde træffes ofte nordlige eller nordøstlige, længere mod Syd ved Sierra Leone-Kysten derimod nordvestlige Vinde samt en Del Vindstille og Land- og Søbrise. Sydvest Monsunens Omraade gaar næppe længer mod Vest end til Kap Palmas Længde. Fra Marokko til Kamerun optræder i Februar af og til Harmattan, en tør, heftig Landvind fra Ø. eller ØNØ., der medfører et stærkt Nedfald af Støv i den Del af Havet, der ligger Vest for Sahara. Det i høj Grad usigtbare Væjr, som dette Støvfald, navnlig for de kanariske Øers Vedkommende bringer med sig, har ofte været Aarsag til Forlis.

Vindstillebæltet mellem de to Passater er i Februar, selv i Nærheden af den afrikanske Kyst, forholdsvis temmelig smalt.

Paa den amerikanske Side har paa højere Bredder Fralandsvinde en afgjort Overvægt. Vinterstormene paa de forenede Staters Kyst begynder som oftest med fallende Barometer og Nedbør fra SØ. I Meksikobugten forekommer „Northers“ nu mindre hyppig; SØ. Vinde derimod meget ofte.

Storme. Disse forekommer i Februar næsten lige saa ofte som i Januar. Af ikke ringe Betydning er det, at Storme optræder langt sjældnere Nord for Golfstrømmen end i, og Syd for denne.

Taage. Januar og Februar er de Maaneder, der er fattigst paa Taage, kun enkelte Steder overskrides en Hyppighed af 10 %.

Is. Drivisen trænger i Februar som oftest ret hurtig mod S. og SØ., dog ligger dens Februargrænse gennemsnitlig endnu 100 Kvm. Nord for Damperruten til New York.

Strømme. I det meget befarede Areal mellem 0^o—10^o N. Brd., 30^o—20^o V. Lgd. har man overalt større Sand-synlighed for at blive sat imod Vest med Ækvatorialstrømmen end mod Øst med Guineastrømmen. Ved Sierra Leone-Kysten har man i Februar som oftest en sydøstlig Strømsætning.

I de vestindiske Farvande hersker, paa Grund af den friske Passat, næsten overalt en temmelig kraftig Strøm mod Vest; tydelig udtalte Modstrømme findes dog i Bugterne ved Costa Rica, Honduras og Columbia. Langs Sydkysten af de store Antiller træffes kun sjældent en saadan østgaaende Strøm. I Meksikobugten er Strømmene ganske uregelmæssige.

Dampskibsruiter. De angivne Middelveje er konstruerede af et meget stort Antal Rejser. Hvad angaar Ruten fra Kanalen til New York, benyttes allerede fra Midten af Januar den sydlige Vej.

Sejlskibsruiter. Sydgaende Sejlere, der kommer fra Kanalen, bør holde godt mod Vest for ikke at komme ind under den portugisiske Kyst. Ruten Vest om Madeira og de Kap Verdiske Øer foretrækkes. Guinea-farerne holder sig, efter at have passeret Kap. St. Ann, i Nærheden af Kysten for der at drage Fordel af Land- og Søbrisen.

Sejlskibe, der vender tilbage til Kanalen, skærer Linjen, naar de kommer Øst fra paa c. 26° V. Lgd., kommer de fra Vest, skærer de den paa 30° — 35° V. Lgd. — de styrer da mod Nord, til de naar Passaten, og efter at være kommet gennem den styrer de efter Azorerne.

I Middelhavet er Forholdene nærmest som i Januar Maaned.

Fra Rigsdagen.

Konsulatafgifterne.

Vi gengiver her Forhandlingen i Folketinget ved Finanslovens 2. Behandling om Konsulatafgifterne.

Ordføreren, J. Jensen: Af Bluhme er der stillet et Ændringsforslag om, at Konsulatafgiften, som udgør noget over 300,000 Kr., skal bortfalde. Jeg skal selvfølgelig ikke komme ind paa en Omtale heraf, inden Bluhme har haft Lejlighed til at begrunde sit Ændringsforslag, men jeg kan dog ikke godt undlade at gøre den Bemærkning, at da det er en Indtægt, der opføres paa Finansloven i Henhold til en Bestemmelse i Loven af 14. April 1893, særlig dens § 2, vil vi ikke kunne ophæve Afgiften blot ved at stryge vedkommende Indtægt paa Finanslovens § 3. Hvis det gik saa let med at komme bort fra en maaske mindre heldig Bestemmelse i en Lov, at man blot behøvede at stryge den Indtægt eller Udgift, vedkommende Bestemmelse medfører paa selve Finansloven, vilde vi jo let komme ud over at faa Love forandrede. Det lader sig imidlertid ikke gøre, og det er Bluhme selvfølgelig ogsaa klar over.

Bluhme: Jeg har stillet et Ændringsforslag, der gaar ud paa, at den Indtægt, der er opført til et Beløb af 322,000 Kr., Konsulatafgift, skal udgaa. Det er en temmelig betydelig Indtægt, Statskassen har af denne Skat, som er lagt paa vor Skibsfart, og som resulterer af en gældende Lov. Det forekommer mig nødvendigt, at vi snart skrider til Foranstaltninger til at lette Skibsfarten her i Landet. Vi har prøvet paa at forandre noget paa Toldloven, hvorved Skibe kunde blive billigere her i Landet, men vi har ikke kunnet opnaa at faa det ført igennem. Det er dog af største Vigtighed for et Folk som vort, at vi gør hvad vi kan for at fremme vor Skibsfart. Den giver allerede nu Underhold til en betydelig Mængde af vore Medborgere, og den vil, naar vi hjælper den frem, kunne afgive et nyttigt og godt Erhverv for en endnu større Befolkning. Det vil styrke Skibsbygningsindustrien og Handelen, at vi gør alt, hvad vi kan, for at lette vor Skibsfart. I andre Lande giver man store direkte Bidrag til Opmuntring af Skibsfarten, dels til dem, der udruster Fartøjer, dels til Paketfart og sligt, altsaa f. Eks. til de større transatlantiske Linjer. Jeg antager ikke, at der er Rimelighed for, at vi her i Landet vil komme ind paa et sligt System. Men paa den anden Side er det dog harmeligt, at vor Skibsfart, som naturligvis har Vanskelighed ved at optage Konkurrencen med de store Landes Skibsfart, skal hæmmes af saadanne Afgifter, en saadan Skat, som den her omhand-

lede. Jeg har tidligere flere Gange søgt at faa Tinget og Regeringen til at afskaffe denne Afgift, men jeg erkender naturligvis, at det ikke kan gøres direkte og endeligt uden i Kraft af en Lov, der ophævede den nu gældende Lov om Konsulatafgifter. Jeg har tidligere prøvet paa at gaa en anden Vej, nemlig at opføre Beløbet paa Indenrigsministeriets Konto, saa at Finansministeren ganske vist havde sin Indtægt, de 322,000 Kr., medens man bevilgede det samme Beløb til Indenrigsministeren, under hvem Skibsfarten sorterer, og lod ham godtgøre alle Rederierne den Afgift, de havde erlagt. Man kan jo gaa den ene eller den anden Vej, men jeg henstiller til Ministeren og Finansudvalget at virke hen til, at vi letter vor Skibsfart og støtter den i Konkurrencen med andre Landes Skibsfart ved at gøre det saa let som muligt her i Landet at tage Del i Konkurrencen paa Havene. Et vel ikke stort, men dog nyttigt Skridt i den Retning vilde være, om man ophævede den omtalte Afgift. Der er ikke Spørgsmaal om, at hvis Finansudvalget vilde tage Sagen op til Behandling og blev enig med Ministeren derom, vilde det være muligt endnu i denne Samling at faa gennemført eller i alt Fald forelagt et Lovforslag, hvorved den gældende Konsulatlov bliver ophævet. I Tilfælde af, at Finansudvalget ved at drøfte Sagen er kommet til den Overbevisning, at det er hensigtsmæssigt at gøre Skridt i den Retning, vil Ændringsforslaget kunne bevirke, at Finansudvalget henvender sig til Regeringen om, hvis det ikke kan naas i denne Samling, da inden næste Samling at faa udarbejdet et Lovforslag, hvorved denne for Skibsfarten urimelige og trykkende Afgift kan hæves. Jeg anbefaler denne Sag saa vel til Ministeren som til Udvalget.

Udenrigsministeren (Deuntzer): Konsulatafgifterne er hjemlede i en Lov, som er emaneret fra Udenrigsministeriet, og dette Anliggende hører derfor formelt under Udenrigsministeriet; men jeg skal tilføje, at Udenrigsministeriets Virksomhed og særlig ogsaa dets Konsulatvirksomhed ikke i mindste Maade berøres af, om denne Udgift bestaar eller ej, saa at det er et Spørgsmaal, som er Udenrigsministeriet aldeles ligegyldigt. Spørgsmalets Afgørelse maa udelukkende bero paa finansielle Betragtninger og hører derfor under Finansministerens Overvejelse. Jeg skal gerne tilføje, at det vilde glæde mig, om disse Overvejelser faldt ud i gunstig Retning for Ophævelsen af Afgiften.

Finansministeren (C. Hage): Udenrigsministeren udtalte, at dette er en Sag, som ikke vedrører ham men Finansministeren, men jeg maa dog gøre opmærksom paa, at Konsulatafgiften, i alt Fald formelt, hører under Udenrigsministeren. Jeg er ganske enig i, at det vil være i høj Grad ønskeligt at lette Skibsfarten for denne Byrde, og for saa vidt kan jeg ikke andet end sympatisere med det stillede Forslag. Men det forekommer mig paa den anden Side, at det ikke vil være naturligt at tage dette Æmne op til særlig Afgørelse, da det i ikke ringe Grad hænger sammen med en almindelig Behandling af de indirekte Afgifter, særlig af Toldloven. Jeg har, som det høje Ting vil erindre, to Aar i Træk, fremsat Forslag, der tilsigtede en begrænset Ændring i Toldloven for at lette Skibsfarten og Skibsbygningen for nogle af de mest urimelige og trykkende Byrder, som for Øjeblikket hviler paa disse Erhverv. Det er ikke lykkedes at føre disse Ændringer igennem Rigsdagen, og dog er jeg tilbøjelig til at tro, at det vil have større Betydning for Skibsfarten at blive af med disse Byrder, selv om de finansielt set ikke er større end Konsulatafgiften; de hviler med større Urimeghed og Ulyghed paa Skibsfarten end Konsulatafgiften. Jeg finder det naturligt, at denne Afgift overvejes i Forbindelse med Toldloven, og jeg vil haabe, at det da maa lykkes at gennemføre en Nedsættelse eller fuldstændig Ophævelse af den nuværende Konsulatafgift.

Ordføreren (J. Jensen): Man kan vel ikke uden videre sige, at den paagældende Afgift kun er en Byrde, som paalægges Skibsfarten. Denne har vel ogsaa nogen Fordel af Konsulatafgiften om ikke direkte, saa dog indirekte. Jeg har forstaaet de Forhandlinger, som førtes i sin Tid om Konsulatafgiften saaledes, at denne Afgift tænkes at skulle være en Slags Betaling for de Fordele, som Skibsfarten nyder deraf, at Staten har sine Fyr og foretager Opmudringer o. s. v. mange Steder. Nu sætter den højterede Finansminister Spørgsmaalet i Forbindelse med en eventuel maaske partiel Revision af Toldloven. Ogsaa det kan selvfølgelig være vel begrundet. Ærede Medlemmer vil forstaa, at naar jeg siger, at ogsaa dette Spørgsmaal selvfølgelig skal være Genstand for Overvejelse, ligger deri ikke, at disse Overvejelser skulde kunne føre til, at vi allerede i denne Samling skal se baade Ændringsforslag om, at Konsulatafgifterne gaar ud af selve Finansloven og tillige de nødvendige Forslag om Ændringer i Loven af 14. April 1893. Det vilde dog vistnok være for meget at forlange, at Finansudvalget i saa kort Tid skulde naa til et Resultat paa et Omraade, der dog i nogen Grad er indviklet. Jeg henstiller til Bluhme at tage sit Ændringsforslag tilbage, idet jeg gentager, at det selvfølgelig skal blive Genstand for Finansudvalgets Overvejelse, uden at jeg dog hermed giver det ærede Medlem noget Haab om, at det allerede i denne Samling skulde føre til noget Resultat.

Bluhme: Jeg maa tillade mig at gøre opmærksom paa, at en af de Indvendinger, der er gjort mod mit Ændringsforslag, havde jeg foregrebet ved netop at pointere, at dette Spørgsmaal selvfølgelig stod i en vis Forbindelse med Toldspørgsmaalet. Da Ministeren særlig fremhævede, at han havde gjort, hvad han kunde, for at støtte Skibsfarten og Skibsbyggeriet ved at indbringe det paagældende Lovforslag om en mindre Toldrevision, ligger jo deri, at han anerkender det nyttige og heldige i at gøre, hvad man kan, for at udvikle vor Skibsfart, men da det, naar henses til de mange Gange, det er forsøgt at faa denne lille Toldrevision gennemført, maa siges at have vist sig umuligt, forekommer det mig, at det var rimeligt her, hvor der eksisterer en Lov, der lægger Tyngde paa Skibsfarten, at benytte den til Forslag om Lettelse, hvilke Forslag sikkert med Lethed vil gaa gennem Rigsdagen, saa snart de bliver forelagte fra Regeringens Side. Det, jeg har tilsigtet med mit Ændringsforslag, er at faa Finansudvalget til at konferere med Ministeren, som jo uden Tvivl maa være interesseret i at udvikle vor Skibsfart. Ministeren sagde ganske vist, at det Spørgsmaal, her var fremdraget, egentlig ikke hørte under Finansministeren. Jeg synes, at ethvert Spørgsmaal, der vedrører Erhvervslivets Udvikling, i høj Grad maa interessere Finansministeren. Naar Ordføreren mente, at det vilde være vanskeligt for ham og Udvalget i den korte Tid, der er tilbage af Samlingen, at granske de her hen hørende Forhold for at kunne komme til en Beslutning, maa jeg sige, at det er min Overbevisning, at der i Finansudvalget sidder saa energiske og fremragende kundskabsrige Folk, at der ikke er Tvivl om, at de vil kunne gennemføre det fornødne i en Snub, naar de har Viljen dertil. Det ønsker jeg at fastslaa, at alt, hvad der kan tjene til Fremme af Erhvervslivet, bør vort lille Folk lægge Vægt paa, og forholdsvis er her jo Tale om en ringe Afløsningssum lige over for en meget stor Byrde, en Byrde, der ikke alene føles pekuniært, men ogsaa føles som en urimelig Ulejlighed i de forskellige Havne og føles, naar Skibe skal udrustes til Langfart. Jeg tror altsaa, at man rundt om i Landet vilde sætte særdeles stor Pris paa, om Regeringen og Finansudvalget vilde samarbejde paa at finde en Løsning af dette Spørgsmaal. Efter de til Dels velvillige Udtalelser, der faldt fra Ministeren og Ordføreren, staar Sagen ikke for mig som aldeles haabløs, og for ikke at udsætte Forslaget for Vanskæbne, skal jeg nu tillade mig at tage Forslaget tilbage.

Ordføreren: Det er jo ikke nok, at Finansudvalget har Viljen til at gøre noget, vi maa, som jeg har sagt ved Begyndelsen, og som jeg nu siger til Slutning, huske paa, at det er ikke Finansudvalget, som er lovgivende. Finansudvalget kan kun forberede, eventuelt i nogen Grad være vejledende, men selv om vi havde baade Vilje og maaske ogsaa Ævne til at komme til Bunds i alle de Sager, som hænger sammen med Konsulatafgifterne, er ikke dermed den endelige Lov vedtaget her i Tinget.

Fragtmarkedet.

Næsten over hele Linjen er Tendensen flovere end for en Uge siden. Kun det østlige Marked er fast for prompt Lastning, idet Udsigterne til Krig mellem Rusland og Japan igen synes at have været mere fremtrædende i den sidste Tid, i hvert Fald paa enkelte Dage, og saa længe som der hersker en saa stærk Uvished med Hensyn til, hvorledes de evindelige Forhandlingens Udfald vil blive, vil dette Marked ogsaa nok forblive nogenlunde stabilt, men i alle andre Retninger er Markederne, som sagt, flovere. La Plata Befragterne er ikke tilnærmelsesvis saa ivrige efter Tonnage som for en Uges Tid siden, og hvad Nordamerika, Sortehavet, Middelhavet og Østersøen etc. angaar, da er Sejlads i disse Farvande for de flestes Vedkommende kun forbundet med Tilsætning i Øjeblikket. Dampere tilbydes alle Vegne til Overflod, medens paa den anden Side Laster er knappe, og Befragterne tilbageholdende, og nogen begrundet Udsigt til en snarlig Bedring af Fragtforholdene er desværre ikke til Stede.

Det østlige Marked har taget ikke saa faa Dampere, til Dels til lidt højere Rater. Bombay har saaledes sluttet til 15/ à 15/6 til udsøgt Havn, og Kulfragterne i de lokale Farvande er ogsaa bedre end forrige Uge. Fra Calcutta betales 22/6 for Jute, og muligvis kan 23/9 betinges for ganske prompt Tonnage. Rispladserne har betalt 22/6 O. C., 22/ Holland, endvidere 14/ til én japansk Havn, 14/6 to Havne. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille er gentaget 22/3. Alle forannævnte Fragter er for Februar/Marts Lastning.

Sortehavet er, mat som det i Forvejen var, flovet yderligere af, og det har været ganske overordentlig vanskeligt at placere prompte Baade. I Odessa og Nikolaieff er der lange Ophold; til udsøgt Havn er ved Anlægning 7/3 den officielle Rate, men de anlagte Skibe har ofte maattet komplettere til lavere Fragter. Fra Novorossisk er sluttet til 7/6 „any“, 8/ Hamburg, 9/6 én dansk Havn, 10/ to, 10/3 tre Havne, 1/6 ekstra for Oljekager pr. 20. Februar/10. Marts. Sulina og de øvrige Sortehavspladser tager kun faa Baade. Fra Azoff er sluttet et Par 5,000 Tons Dampere pr. Marts/April til 10/ à 10/3 „any“, 6 d. ekstra Hamburg. For Salt fra Eupatoria Kysten til russisk Østersøhavn er der sluttet til 11/ for Februar/April Lastning.

Middelhavet er flovt, da der udbydes overvældende mange Baade. Aleksandria er lavere og har sidst sluttet til 7/3 à 7/6 Bomuldsfrø til Hull, andre Pladser i Forhold dertil. Blandt Afslutningerne for Erts nævner vi 5/6 Almeria, Harbour/Glasgow, 5/3 Garrucha/Newport River, 7/9 Ergasteria/Maryport, 6/3 Carthage/Mostyn Quay, 7/8 Huelva/La Pallice og La Rochelle, alt med „free despatch“. Endvidere er der fragtet en Del Baade paa „full terms“, bl. a. til 7/9 Villaricos/Rotterdam, 8/ Parman/Stockton, 7/6 Carthage/Middlesbro eller Rotterdam. For Esparto er Raterne uforandret 12/6 à 13/6 fra Afrikas Nordkyst til England, og for Hø fra Bona til Glasgow noteres 15/6. Bilbao har for Erts sidst be-

talt 3/7¹/₂ Newport, 4/1¹/₂ Tynen, 4/3 Middlesbro, 4/9 Glasgow, 4/7¹/₂ Rotterdam.

Nordamerika er mere end tarveligt, og det er vanskeligt at finde Laster, ligegyldigt af hvilken Beskaffenhed. En enkelt Februar Baad sluttedes fra Baltimore for Korn til 1/9 udsøgt Havn, Option 2/1¹/₂ Kjøbenhavn, og en anden for Staalbarrer til 9/6 Cardiff, Newport eller Swansea. For Fosfat er betalt 12/6 à 12/9 fra Port Inglis til Rotterdam eller Hamburg, og udover dette er der ikke sluttet meget fra Atlanterhavspladserne. Fra Norfolk til Manilla blev taget en stor Damper til 5,15 Dollars. Golfhavnene viser ogsaa kun lidt Liv, og der fragtes næsten kun for Træ. Der betaltes saaledes 72/6 Sapelo/Holland og en Havn i U. K. pr. Februar, 76/3 Pensacola/Greenock pr. April, 12¹/₄ Dollar Mobile/Buenos Ayres pr. Marts/April. De kanadiske Træpladser forholder sig ganske passive for Tiden, men Raten er omkring 33/ fra St. John til Englands Vestkyst pr. f. o. w. andre Pladser i Forhold dertil.

La Plata Markedet er flovet noget af, og Arbejderstrejken i Buenos Ayres hæmmer Skibenes Losning og Lastning i en betydelig Grad. Februar er den mest begærte Position, og for denne betaltes sidst 19/6 for en 4,000 Tons Baad fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Pr. Marts/April er Begæret ikke stort, men Raten har dog hidtil holdt sig omkring 18/6 à 19/.

Østersømarkedet er saa slet som vel tænkes kan, idet Laster næsten ikke er til at opdrive, og kommer der endelig en Ladning frem, snappes den straks bort, selv til den mest miserable Fragt. Fra Libau noteres kun 7¹/₂ d. Havrebasis til London eller Rotterdam ved Anlægning, endvidere 8/ pr. Load Props til Østkysten af U. K., Frcs. 22/23 pr. Favn Pulpwood til Ghent eller Terneuzen. Riga er stadig aaben, men der eksporteres kun mindre Partier Hør til Dunkerque eller Ghent til Frcs. 17/18 pr. Ton, hvilken Rate ogsaa nominelt noteres fra Reval. De tyske Pladser har saa godt som ikke andet at byde paa end nogle Sleepersfragter til meget tarvelige Rater. Træfragterne fra Botten pr. f. o. w. er kun lidet fristende. Der noteres 20 D/B. Sundsvall/Grangemouth, 22/ for Pitprops Sydfinland/Firth of Forth, 24/ D/B. Kemi/London, 23/ D/B. 1/5 Boards Uleåborg/Grimsby, 25/ Hudikswall/Cardiff, Frcs. 29/31 D/B. B. Finland/Antwerpen.

Kulfragterne er paa det nærmeste uforandrede for de længere Farters Vedkommende, men i Retning af Nord- og Østersøen er de meget tarvelige, ja fuldstændig tabbringende, men alligevel overstiger Tilbudet af Tonnage langt Begæret. Fra Østkysten er saaledes betalt for større Baade 3/6 à 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus, 3/6 Swinemünde, 3/9 Lybeck, og for mellemstore Baade (11/1800 Tons) 3/ à 3/1¹/₂ London, 3/6 Hamburg, 4/ Flensborg, 3/10¹/₂ Libau, 4/ Landskrona, 3/9 à 4/ god dansk Provinshavn, 4/ à 5/6 mindre Havn. Sydpaar er fra Tyne eller Blyth sluttet til 4/6 Cadix, 5/ Malaga, 5/6 à 5/9 Genua, 5/7¹/₂ Konstantinopel. Fra Cardiff betaltes sidst 4/ Aarhus, 4/3 à 4/9 Rouen, Frcs. 4¹/₂ Bordeaux eller St. Nazaire, 6/3 à 6/6 Barcelona, 5/6 à 5/9 Genua, 5/7¹/₂ à 5/9 Aleksandria, 5/6 Port Said, 9/6 Colombo, 22/6 Japan, 13/ Capetown, 5/9 Las Palmas, 7/ à 7/3 La Plata, 8/3 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Smaasejlere er stadig stille. Der noteres:

ab Petersborg 9 Mark pr. Ton Olje til Sundhavn pr. f. o. w.

ab Kønigsberg pr. Foraar 15 à 16 Mark pr. 2500 Kilo Rugbasis/Oljekager til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne.

ab Stolpemünde prompt 6 Mark pr. Ton Havre, 4¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Danmark.

ab Rostock 4 Mark Sundhavn, 4¹/₂ Mark Danmark, nordligst Aarhus, 5 Mark Danmark, nordligst Aalborg, alt pr. Ton Havre.

ab Greifswald 4 Mark pr. Ton Rug til Danmark eller Sundhavn pr. Marts og April.

ab Kjøbenhavn til Malmø 9 Øre pr. Ctnr. Hvede; til Frederikshavn 25 Øre, Nakskov 20 Øre pr. Ctnr. Bomuldsfrøkager, til Østbornholm, 20 Øre pr. Ctnr. Hvede.

ab Bottenhavet 18 à 20 Mark til danske og nordtyske Havne pr. Std.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag d. 10. Febr. Publikums Opmærksomhed henledes paa, at Enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet, derved erhverver sig Ret til at erholde sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 39,000 Gevinster til en Værdi af næsten en halv Million Kroner, og i hvilken Trækning der er Præmier foran og bagved alle Hovedgevinsterne, alene mod at betale Fornylsesprisen til denne Trækning; medens derimod den, der først indtræder i Spillet til 6. Trækning, maa betale Indskudssummen baade til 5. og 6. Trækning, foruden Stempelafgiften til 6. Trækning, med ialt 7 Kr. 50 Øre. — For ny Spillere er det derfor særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet. Paa en og samme Lodseddel kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Anna, Galease af Lysekil, fik d. 27. f. M. paa Aarhus Red Ankerkættingen sprængt og kom derved i Kollision med Skonnerten Kristine af Graasten. Anna fik en Del oven Bords Skade og mistede Ankeret.

H. C. Andersen, Dpsk. af Kjøbenhavn har, paa Rejsen fra Fredericia i Ballast til Blyth, maattet søge ind til Frederikshavn for at faa udbedret en Skade paa Hoveddamprøret. Skibet afsejlede atter 30. Januar.

Hogland, Dpsk. af Gøteborg, der, som meddelt grundstødte paa Horns Rev. paa Rejsen fra England hertil og kom flot, er efter endt Losning her i Kjøbenhavn afsejlet til Helsingør for Reparation. Det viser sig, at Skaden er betydelig baade paa Agterstævnen og i Bunden.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Civita Vecchia faaet det ene af sine Ankere op i Bunden, og faaet Tanken fuld af Vand. Efter provisorisk Reparation fortsættes Rejsen.

Leopard, Barkskib af Risør er, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Norge i Ballast, kommet paa Grund paa Hittarp Rev.

Petersburg, Dpsk. af Leith, kom Natten til 31. Januar paa Grund tæt syd for Stevns Fyr. Der kastes over Bord af Ladningen (Hamp). Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Forleden løb en ny 3mst Skonnert af Stablen fra Skibsbygger M. Hansens Værft i Marstal. Skibet, der fik Navnet „Clara“, maaler 118,60 R.-T. Brutto og skal føres af Kaptein Hans Hermansen. Korresponderende Reder bliver Skibsreder M. Hansen.

Fra Gøteborg er indløbet Efterretning om, at Vraget af Skonnertbriggens „Thetis“ af Svendborg, der d. 14. Januar strandede ved Hyppelen, er bleven solgt ved Auktion sammen med den indeværende Kulladning og Inventar for 2400 Kr.

Fra Flensborg Skibsværft løb d. 25. Januar en ny Damp „Axenfels“, bygget for Røgning Dampskibsselskabet „Hansa“ af Bremen, af Stablen. Skibets Hoveddimensioner er: Største Længde 389' 0", største Bredde 50' 6", Dybde (moulded) 30' 0". Lasteævnen beløber sig til 6500 Tons.

Fra Gorm Clausens Værft i Marstal er et nyt Skib løbet af Stablen. Det fik Navnet Amalia, maaler 62¹/₁₀₀ Tons Brutto og skal rigges som Skonnert. Skibet skal føres af Kapt. Nielsen, der tidligere førte „C. C. Hornung“, og som tillige er Medreder.

Skibsfører Hans Albertsen af Marstal har købt en paa Otto Hansens Værft i Stubbekjøbing staaende Nybygning. Den skal være færdig i Maj og kommer til at maale c. 50 Tons Netto.

Fra R. Møllers Værft i Faaborg er en 3-mastet Skonnert løbet af Stablen. Den maaler 122 Tons og fik Navnet Svalen. Skibet er bygget til Rederiet H. Christensen i Marstal og skal føres af Kapt. Rosenberg.

Gl. Kvik, maalende 50 Tons Netto, er af Skibsfører A. H. Boye af Marstal solgt til Skibsfører R. C. Philipsen af Marstal. Købesummen er 11,200 Kr., ekskl. Aktieretten i Søassuranceforeningen „Ærø“.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

Iste Klasses Skræderi og Herrekvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Allt garanteret smuk Pasning og Iste Klasses Syning.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 2. Febr.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Riga 26. Januar. — Alabama, Gotsche, ankom til New Orleans 27. Januar. — Alexandra, Thomsen, ank. til Christiania 31. Jan.; afg. forv. 2. Februar til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Iarragona 1. Februar til Denia. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 29. Januar. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 17. Januar; afg. forv. 2. Februar hertil. — Arkansas, Petersen, ankom til Christiania 31. Januar. — Arno, Strubberg, ankom til London 1. Februar. — Axelhuus, Skow, afgik fra Bergen 1. Februar til Trondhjem. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. her 30. Januar fra Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. her 2. Februar fra Dunkirk. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Genua 30. Januar. — Christian IX, Kolster, afgik fra London 31. Januar. — Constantin, Harder, ankom til London 31. Jan. — Dagmar, Larsen, pass. Brunsbüttel 31. Januar til Dunkirk. — Douro, Mortensen, afg. fra Pillau 29. Januar til Newcastle. — Florida, Ørum, ank. her 28. Jan. fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 2. Febr. — Georgios I, Schibbye, afg. forv. 2. Febr. fra Libau til Rotterdam. — Hekla, Hempel, ank. her 1. Februar fra New York og Christiania. — Holar, Jacobsen, ank. til Danzig 30. Jan. — Island, Jacobsen, ankom her 20. Januar; afg. forv. 3. Febr. til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Newcastle 26. Januar. — Jolantha, Christiansen, afgik herfra 2. Febr. til Riga. — Kasan, Hansen, afg. fra London 2. Febr. til Grangemouth. — Kentucky, Lassen, afg. fra New York 30. Jan. hertil. — Kiew, Jacobsen, ank. til London 1. Februar. — Kursk, Sæberg, ank. her 28. Januar fra Havre. — Leopold II, Meyer, ankom til Reval 28. Januar. — Louise, Kruse, afgik fra Newcastle 30. Januar hertil. — Louisiana, Staal, afgik fra New Orleans 16. Jan. til Aarhus. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. til Boston 26. Jan. — Morsø, Frisenette, ankom her 1. Februar. fra Stettin. — Moskø, Serensen, ankom her 29. Januar. fra Riga. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 22. Januar hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 28.

Januar. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Reval 1. Februar hertil. — Norge, Gundel, afgik fra Christianssand 15. Januar til New York. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom her 31. Januar fra Libau. — Omsk, Müller, afgik herfra 31. Januar til Reval. — Olga, Kofoed, ank. til Libau 28. Januar. — Perm, Christensen, pass. Brunsb. 31. Januar til London. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 31. Januar. — Rita, Meldahl, ankom her 1. Februar fra Hamburg. — Texas, Hansen, afgik herfra 7. Januar til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. her 1. Februar fra Pillau. — Tiber, Bech, ankom til Messina 22. Januar. — United States, Wulff, ank. her 24. Januar fra Newcastle. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Hull 31. Jan. til Libau. — Vesta, Gotfredsen, ank. til Stettin 1. Februar. — Viking, Rasmussen, afg. fra Dartmouth 30. Januar hertil. — Marie ankom til Manchester 31. Januar. — Fritjof afg. fra Swansea 29. Januar hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Riber, ligger her. — Frode, Tofte, afg. fra Riga 2. Februar, best. til Ghent. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Stettin 27. Januar, ank. til Riga 29. Jan. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Barry 29. Decbr., ank. til Gulpport 22. Januar. — Erik II, Schmidt, afgik fra Barry 21. Decbr., ank. til Mobile 15. Januar. — Knud II, Hansen, afg. fra Blyth 13. Januar, best. til Gulpport. — Danmark, Kræmer, ligger her. — Ragnar, Holst, afgik fra Riga 29. Januar, best. til Dunkerque. — Magnus, Mahncke, ligger her. — Olaf, Petersen, afg. fra Pensacola 1. Februar, best. til Buenos Ayres. — Svend II, Risø, afgik fra Tampa 2. Februar, best. til Sabine. — Harald, Meyer, afg. fra Mobile 31. Januar, best. til Rosario.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Newcastle 25. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Ghent 28. Januar, best. til Cardiff. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Civita Vecchia 27. Januar. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Aguilas 28. Jan., best. til Middlesbrough. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Sunderland 30. Januar, best. til Bayonne. — Russ, Rasmussen, afgik fra Delfzyl 26. Januar, ank. til Montrose 29. Jan. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Buenos Ayres 28. Januar.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Swansea 27. Januar. — Kamma, Løffler, ank. til Sevilla 30. Januar. — Helga, Lagesen, ank. til Barcelona 30. Januar. — Martha, Jørgensen, ank. til Boness 1. Februar. — Blna, Møller, ankom til Preston 1. Februar. — Therese, Pedersen, ank. til Toulon 2. Februar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Stettin 1. Februar. — Dana, Svane, ank. til Santander 1. Februar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Ghent 28. Jan. ank. til Methil 31. Januar. — Niobe, Mathiesen, ankom til Dundee 30. Januar. — Nancy, Nielsen, afgik fra Reval 26. Januar, best. til Sharpness. — Nautik, Nielsen, afgik fra Reval 27. Januar, best. til Rotterdam. — Nordsoen, Gram, afg. fra Plymouth 30. Januar, ank. til Burryport 1. Februar. — Nexos, Basse, afg. fra Bremerhafen 31. Januar, best. til Reval. — Nora, Jørgensen, afg. fra Reval 31. Januar, best. til Weymouth. — Napoli, Thøgersen, afgik fra Reval 27. Januar, ank. til Aarhus 1. Februar. — Neptun, Christensen, afgik fra Esbjerg 29. Januar, ank. til Aberdeen 1. Febr. — Nerma, Nielsen, ank. til Reval 29. Januar. — Alfa, Hansen, afg. fra Bremen 30. Januar, best. til Reval.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Sevilla 29. Januar. — Mary, Nielsen, afg. fra Stockton on Tees til Tønning 2. Febr.

Jylland. Ester, Sørensen, ankom 27. Jan. til Tynen. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Sfax til Nantes 1. Februar.

Nordsoen. England, Andresen, ank. til Aarhus 1. Febr. — Holland, Lund, ank. til Boness 1. Februar. — Rusland, Møller, ank. til Libau 31. Januar.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. fra New Orleans 1. Februar, best. til Norfolk. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Rufisque 30. Januar.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Windau 29. Januar, best. til Leith. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Newport 2. Februar, ank. til Cardiff 2. Februar.

Østersøen. Astonia, Neergaard, ank. til Kjøbenhavn 25. Januar.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Lübeck 27. Januar. — Britannia, Jensen, afgik fra West Hartlepool 28. Januar, ankom til Blyth 28. Januar. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Blyth 28. Januar, ank. til Kjøbenhavn 31. Januar.

Inga. Flandria, Hansen, afg. fra Hamburg 31. Januar, ankom til Middlesbrough 2. Febr. — Estania, Fisker, ank. til London 27. Januar.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Neufahrwasser 30. Januar, best. til London. — Brattingsborg, Clausen, ank. til New Orleans 26. Januar. — Frederiksborg,

Jørgensen, ankom til Buenos Ayres 18. Januar. — Fredensborg, Kyhl, ank. til Kbhvn. 26. Jan. — Jomsborg, Hartmann, afgik fra Rosario 26. Januar, best. til Las Palmas. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Kbhvn. 27. Januar, best. til La Plata. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 27. Januar. — Skanderborg, Jensen, ank. til Sevilla 21. Jan. — Søborg, Nielsen, ank. til Genua 27. Januar. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Burntisland 29. Jan., best. til Aarhus. — Stjerneborg, Hansen, ank. til Riga 24. Januar. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Methil 2. Febr., best. til Lübeck.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Jensen, afg. fra Newcastle 28. Jan., best. til Plata. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Genua 22. Januar. — Skodsborg, Schults, afg. fra Newcastle on Tyne 26. Jan., best. til Savona. — Tuborg, Mathiesen, ankomnen til Kbhvn. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Newfahrwasser 31. Januar. — Vordingborg, Petersen, ank. til Libau 31. Januar.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kjøbenhavn 24. Januar. — Kallundborg, Lund, ank. til Glasgow 26. Januar.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Blyth 30. Januar, best. til Swinemünde. — Alice, Hansen, ankom til Methil 1. Februar. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 31. Januar. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 30. Januar, best. til Kiel. — Hermia, Sørensen, ank. til Burntisland 1. Febr.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Libau 26. Januar, best. til Newcastle. — I. N. Madvig, Madsen, afg. fra London 31. Jan., best. til Grimby. — Hamlet, Schjædt, afgik fra Reval 26. Januar, best. til Newcastle. — Helge, Olsen, afgik fra Windau 24. Januar, best. til Gand.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Pondicherry 23. Januar. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Port Arthur 14. Januar. — Siam, Jensen, ank. til Mauritius 1. Febr. — Ragnhild, Pedersen, ank. til Port Elisabeth 25. Januar.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 31. Jan. til Kiel. — Enigheden, Svane, ankom 30. Jan. til Aalborg. — Erindring, Hansen, ank. 29. Januar til Kiel.

Svensen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Madeira 30. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Madeira 2. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Kjøbenhavn 2. Februar. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Dakar 21. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Gambia 24. Januar. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Frederikshavn 30. Januar. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Cardiff 29. Januar. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Penarth 2. Februar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Aleksandria 2. Februar. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Rufisque 31. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Grangemouth 1. Februar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Newcastle 2. Febr. — London, Bom, ankom til Burntisland 2. Februar. — Paris, Krogh, ankom til Kbhvn. 11. Januar.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Motril 21. Januar. — Wien, Brink, ank. til Ergasteria 17. Januar.

Myren. Kai, Hintze, afgik fra Methil 30. Januar, best. til Korsør.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kjøbenhavn 1. Februar. — Svend, Bønnelycke, afg. fra Libau 1. Febr., best. til Leith.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ank. til Palermo 30. Januar. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kbhvn. 25. Januar.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til St. Malo 31. Jan.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Maracaibo, Svarrer, ankom til London 27. Januar fra Laguna via Falmouth. — Ragnhilde, Pedersen, ankom til Port Elisabeth 26. Januar fra Hamburg. — Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra Punta Delgade 28. Januar til Marseille. — Esmeralde, Pedersen, ankom til Hull 28. Januar fra Kaipara. — Mærdor, Mørck, afgik fra Cardiff 21. Januar til Rio Grande. — Prinsesse Marie, Clausen, ankom til Adelaide 29. Januar fra Port Natal, beordret til Melbourne. — Lenita, Clausen, afg. fra Falmouth 29. Januar til Liverpool.

Fanø. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ankom til Liverpool 26. Januar fra Rio Grande. — Fides, Kristjansen, ank. afg. 28. Januar fra Havre til Hamburg. — Killena, Hansen, ankom 27. Januar til Kuba fra Barbados.

Svendborg. Ariel, Nielsen, ank. til Tavira 25. Januar. — Martin, Rasmussen, ankom til Bridgeness 29. Januar. — Emanuel, Bentzen, ankom til London 31. Januar. — Naja-den, Bentzen, ankom til Kirckaldy 31. Januar. — Marie, Olsen, ankom til Gøteborg 31. Januar.

Ærø. Norma, Albertsen, er ankommen til Eamtcho. — Skandia, Hay, ankom 26. Januar til Kragerø. — Sylphe, Petersen, ankom 27. Januar til Bari (Italien). — Albertha, Kromann, ankom 26. Januar til Tønsberg. — Prøven, Schmidt, ank. 26. Januar til St. Francois. — H. C. Grube, passerede 25. Januar Dungeness for vestg. — Kodan, Hansen, ankom 27. Januar til Plymouth. — Haabet, Hansen, ankom 24. Januar til Kjøbenhavn. — Gerda, Wilhelmssen, ankom 27. Januar paa Hulls Red. — Christian, Eschen, ankom 28. Januar til Kjøbenhavn. — Norden, Rasmussen, sejlferdig 26. Januar i Newcastle bestemt til Odense. — Vigilant, Rasmussen, ankom 30. Januar til Boulogne. — Bien, Petersen, ankom 30. Januar til Middelfart. — Caroline, Madsen, ankom 29. Januar til Kjøbenhavn. — Erik Kirstine, Christensen, ankom 29. Januar til Kjøbenhavn. — Astræa, Svane, sejlferdig 9. Januar i St. Lucia bestemt til Falmouth. — Maren, Albertsen, ank. 29. Jan til Leith. — Eden, Petersen, ankom 30. Januar til Maracaibo.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Åhus. Lystønderne og Klokketønden uden for Åhus er midlertidig inddraget for Is.

Gotska Sandön. Paa Gotska Sandön er det S.-lige Fyrtaarn ved den N.-lige Fyr-Station nu nedrevet.

Östergötland og Småland Skærgaard. I Foraaret 1904 foretages følgende Forandringer i Aftærkningerne: I Bråviken ombyttes Stagen ved Färjestadsgrundet med en sort Stage med Trekant med Spidsen opad. $58^{\circ} 37' 36''$ N. Br. $16^{\circ} 38' 0''$ Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Lindholmsgrundet ombyttes med en rød Stage med opadvendt Kost, hvorunder en Trekant med Spidsen nedad. $58^{\circ} 11' 26''$ N. Br. $16^{\circ} 54' 30''$ Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Olsklabben ombyttes med en rød Stage med opadvendt Kost, hvorunder en Trekant med Spidsen nedad. $57^{\circ} 59' 52''$ N. Br. $16^{\circ} 49' 10''$ Ø. Lgd.

Stockholm Skærgaard. Garpen. I Sommeren 1904 forandres Garpen Fyr til at vise hvidt Fyr med Formærkelser fra c. N. $84\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. til c. S. 81° Ø. og fra c. N. 82° V. til c. N. 77° V. med grønt Lys om Styrbord, rødt Lys om Bagbord af disse Vinkler, naar man staar mod Fyret.

Vestra Kvarken. Stora Fjäderägg. Bergudden. I Sommeren 1904 forandres Bergudden Fyr som Følge af de nylig fundne Grunde N. for Fyret saaledes: Fyret skal vise grønt, fast Lys fra N. $15\frac{1}{2}^{\circ}$ V. gennem N. til c. 5° Ø., hvidt To-Blink fra c. N. 5° Ø. til c. N. 13° Ø., hvidt, fast Lys fra c. N. 13° Ø. til N. 27° Ø. og hvidt Et-Blink fra N. 27° Ø. til N. $38\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. Mod S. vedbliver Fyret at vise hvidt, fast Lys fra S. 24° V. til S. 43° V. og rødt, fast Lys fra S. 43° V. til S. $65\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og mod NV. uforstærket Lys.

Ved Stora Fjäderägg tændes et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 10 S., der lyser fra c. N. 35° V. til c. N. 45° V.

De nylig fundne Grunde ligger i Bergudden Fyrs N.-lige, hvide, faste Vinkel S. for Vinklen med To-Formærkelser i Stora Fjäderägg Fyr, samt i Bergudden Fyrs grønne Vinkel, mindst 3 Kml. fra Fyret.

Naar man for N.-gaaende anduver Bergudden Fyr i den S.-lige Ledevinkel, og passerer Fyrets uforstærkede Lys tæt ved Fyret og den grønne, faste Vinkel, holder man sig i Vinklen med hvidt To-Blink, indtil Stora Fjäderägg Fyrs Vinkel med Formærkelser bliver synlig, hvorefter man staar videre i Bergudden Fyrs hvide, faste Vinkel.

Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Brändö Lodsplads. Mastör Norra. En sort og hvid Stage med en nedadvendt Kost over en opadvendt Kost er i 21 Fod Vand udsat ved en 13 Fods Grund, $1\frac{1}{4}$ Kbl. S. 57° V. fra Mastör Norra Varde. $63^{\circ} 7' 57''$ N. Br. $21^{\circ} 24' 50''$ Ø. Lgd.

Tyskland. Neufähr. Danziger Weichsel. I Danziger Weichsel er der ovenfor Neufähr indtil Rote Krug kun Dybde til, at Skibe med 8 Fods Dybgaende kan passere.

Neufahrwasser. Vragstykkerne af en Skive uden for Neufahrwasser er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Vinga S. Inre Tistlarne SØ. I Foraaret 1904 udsættes en Stage ved 12 Fods Grunden SØ. for Inre Tistlarne. $57^{\circ} 31' 10''$ N. Br. $11^{\circ} 45' 50''$ Ø. Lgd.

Sverrig. Marstand N. I Foraaret 1904 ombyttes 7 Stager

med Kost og 10 Stager i Farvandet inden for Hjertø og Toftø med Tønder, saaledes:

En sort Tønde.	58° 0' 1" N. Br.	11° 32' 10" Ø. Lgd.
- rød	58° 0' 1"	11° 32' 14"
- sort	57° 59' 58"	11° 32' 11"
- rød	57° 59' 58"	11° 32' 15"
- sort	57° 59' 54"	11° 32' 15"
- rød	57° 59' 53"	11° 32' 21"
- sort	57° 59' 22"	11° 32' 13"
- rød	57° 59' 17"	11° 32' 20"
- sort	57° 59' 16"	11° 32' 16"
- sort	57° 59' 10"	11° 32' 19"
- sort	57° 58' 56"	11° 32' 18"
- sort	57° 58' 45"	11° 31' 54"
- sort	57° 58' 41"	11° 31' 58"
- rød	57° 58' 40"	11° 32' 0"
- sort	57° 58' 37"	11° 31' 55"
- rød	57° 58' 37"	11° 31' 58"
- rød	57° 58' 32"	11° 31' 55"

Lysekil. Storbådan. I Foraaret 1904 ombyttes Stagen med Kost ved Storbådan med en Stage med Kryds S. for Grunden. 58° 18' 21" N. Br. 11° 20' 55" Ø. Lgd.

Gåsø V. Tofvas Ungar. I Foraaret 1904 udsættes en rød Stage med nedadvendt Kost V. for Grunden Tofvas Ungar V. for Gåsø, paa 58° 14' 15" N. Br. 11° 16' 25" Ø. Lgd.

Svinesund. I Foraaret 1904 udsættes en Stage ved den 15 Fods Landgrund, som i Svinesund skyder sig ud fra den svenske Side i Farvandet. 59° 5' 30" N. Br. 11° 15' 12" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. Wilhelmshafen. Havneindløbene til Wilhelmshafen hedder nu: Det S.-lige eller ny Indløb „Erste Einfahrt“, det midterste eller gamle Indløb „Zweite Einfahrt“ og Indløbet, som er under Bygning, „Dritte Einfahrt“.

Holland. I Holland er de inddragne Lystønder nu atter udlagt.

Afmærkningen i Zuiderzee og Løbene dertil er atter i Orden.

Zuiderzee. Volendam. Den 5te Februar 1904 forandres det hvide Havnefyrr paa det S.-lige Havnehoved ved Volendam til et rødt Fyr. 52° 29' N. Br. 5° 4' Ø. Lgd.

IJmuiden. Naar Fyrene paa Yderenden af Dæmningerne ved IJmuiden ikke kan tændes, vil følgende to Fyr blive tændt:

Et grønt, fast Fyr paa en Fyrbaake ved Foden af Dynen tæt ved IJmuiden Semafort. Linien over Fyret og det hvide, faste Fyr paa Zuidstrandkrib gaar over Fyrbaaken paa Yderenden af Zuiderhoofd. 52° 27' 42" N. Br. 4° 34' 28" Ø. Lgd.

Et rødt, fast Fyr paa en Fyrbaake, længere fra Kysten paa S.-Siden af Noordzee Kanaal. Linien over Fyret og det hvide, faste Fyr paa Noordstrandkrib gaar over Fyrbaaken paa Yderenden af Noorderhoofd. 52° 27' 47" N. Br. 4° 34' 44" Ø. Lgd.

England. Themsen. Fyrskibet „Mouse“ er paa Grund af Mouse Sand Tiltagen flyttet 4 Kbl. S. 41° V. hen og ligger nu i 32 Fod Vand, $\frac{3}{4}$ Kml. N. 18° V. fra Middle Ground Baake og fra Maplin Fyr i S. 40° V. 51° 30' N. Br. 0° 58' Ø. Lgd.

West Barrow Lystønde er flyttet 4 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 53° V. hen og ligger i 37 Fod Vand, $\frac{2}{3}$ Kml. S. 38° V. fra Maplin Fyr og i S. 54° Ø. fra Churchend Kirke.

Harwich. Landguard East Beach. Paa Landguard East Beach bygges en Pier, der begynder 1 Kbl. S. 31° Ø. fra Martello Taarnet, som ligger 6 Kbl. Ø. for Walton Lower Street, og skal strække sig $\frac{6}{2}$ Kbl. S. 48° Ø. ud og ende i et fast Pierhoved. Fra Yderenden vises et rødt, fast Fyr. Pierens Inderende: 51° 57' N. Br. 1° 21' Ø. Lgd.

The Wash. Lynn Channel. Fyrskibet „Bar Flat“. Fra den 1ste Februar 1904 gives Taagesignal paa „Bar Flat“ Fyrskib med et Taagehorn, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 4 S. Varighed. 52° 55' N. Br. 0° 16' Ø. Lgd.

Skotland. Kinnairdhead. Fra den 1ste Februar 1904 gives Taagesignal ved Kinnairdhead Fyr med Sirene, som hver 1 $\frac{1}{2}$ Minut giver Et-Stød af 7 S. Varighed. 57° 41' N. Br. 2° 0' V. Lgd.

Shetland Island Ø.-Kyst. Den 1ste Februar tændes følgende Fyr:

Rova Head faste Fyr paa Hovedets Ø.-ligste Punt. Lyset er grønt fra S. 22° V. gennem S. og Ø. til N. 82° Ø., hvidt derfra til N. 59° Ø., rødt derfra til N. 14° Ø. over Soldian og Brethern Rock, hvidt derfra gennem N. til N. 9° V., grønt derfra over Kebister Ness til det gaar i Skjul af Landet. Flammens Højde: 32 Fod.

Mull of Eswick Blinkfyrr, c. 15 Blink hver Minut, paa Ø.-Siden af Landet tæt ved Frow Stack. Lyset er hvidt fra N. 18° V. gennem N. til N. 32° Ø., rødt derfra til N. 59° Ø. over Inner Voder og Little Billan, hvidt derfra gennem Ø. og S. til S. 27° V., rødt derfra henimod Gletness til det gaar i Skjul af Landet. Flammens Højde: 62 Fod.

Symbisterness faste Fyr paa Næssets V.-Side. Lyset er

rødt fra c. N. 35° Ø. til N. 18° Ø. over Skates of Morrister, hvidt derfra gennem N. og V., til det gaar i Skjul af Landet ved S.-Enden af Næsset. Flammens Højde: 34 Fod.

Sutherland faste Fyr paa V.-Spidsen af Sutherland. Lyset er rødt fra N. 55° Ø. til N. 27° Ø. over Kirk Baas Rocks, hvidt derfra gennem N. til N. 57° V., grønt derfra gennem V. til S. 44° V., hvidt derfra til det gaar i Skjul af Landet ved Morrister. Flammens Højde: 23 Fod.

Fyrene har kun ringe Lysævne, der er ikke Vagt ved dem, de vises fra smaa Fyrtaarne.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 6te Januar. 36° 38' N. Br. 31° 6' V. Lgd. Vrag kun 5 Fod over Vandet.

Bermuda Islands. Hamilton Harbour. White Island. En Grund med under 15 Fod strækker sig $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 23° V. ud fra Flagstangen paa NNØ.-Pynten af White Island. Det fir-kantede, hvide Hus paa Marshall Island overet med Midten af en lille Ø i S. 73° V. leder fri af Grunden.

Nova Scotia S.-Kyst. Lockeport. Bull Rock. Stumpenden ved Bull Rock er ombyttet med en sort Klokketønde, der ligger i 15 Fv. Vand $\frac{1}{4}$ Kml. S. 2° Ø. fra Bull Rock. 43° 37' 35" N. Br. 65° 8' 2" V. Lgd.

New Brunswick N.-Kyst. Bay of Fundy. Tiner Point. Paa Tiner Point, som er det mest fremspringende af Landet mellem Split Rock og Negro Head, gives nu Taagesignal med et Taagehorn, 100 Fod over Vandet. Det giver Et-Stød af 3 S. Varighed hver 1 Minut. 45° 9' 22" N. Br. 66° 11' 22" V. Lgd.

Førene Stater i Nordamerika. Massachusetts. Boston Harbor. Main Ship Channel. I Spectacle Island Ledefyrline ligger en Plade med knapt 22 Fod tæt inden for President Roads i Main Ship Channel. For Udgaende skal man derfor lige før man kommer til Tønde Nr. 8 tage lidt S.-Skel i Fyrene. Pladen antages at være borttaget til den 30te Juni 1904.

Damperen „Kiowa“ ligger sunken i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra Boston Fyr i S. 71° Ø., fra Point Allerton Bar Baake i N. 62° Ø. og fra Hardin Ledge Stage i N. 30° V. Master og Skorsten er over Vandet.

En Uddybningsmaskine ligger sunken i 10 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand i President Roads. En David er 2 Fod over Vandet. En sort Lystønde, der viser rødt Fyr med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S., er udlagt tæt Ø. for Vraget, fra Broad Sound Channel Ledefyr i N. 70° Ø., fra Nix Mote Baake i N. 22° V., og fra Boston Fyr i N. 78° V.

Delaware Bay. Duck Creek. Duck Creek Cut sorte Stump-tønde Nr. 15 B. er flyttet NØ. hen til V.-Kant af den gravede Rende i 23 Fod Vand. 25 Alen N. 63° Ø. fra Tønden er der 29 Fod og c. 50 Alen N. 63° Ø. fra den 32 Fod Vand.

Elbow of Ledge. Elbow of Ledge spidse Lystønde Nr. 14 ved V.-Siden af Cross Ledge Shoal er paa Grund af Is midlertidig ombyttet med en Spirtønde af Jern. Lystønden udlægges atter, saa snart Forholdene tillader det.

Chesapeake Bay. Patapsco River. Curtis Bay. Entrance to Curtis Bay Spirtønde Nr. 23 er flyttet og ligger i 29 Fod Vand ved Foreningen af Main Channel og den nye, gravede Rende ind i Curtis Bay, fra Fort Carroll Fyr i N. 58° V. og fra Leading Point Fyr i N. 68° Ø.

Turn Spirtønde Nr. 1 er flyttet og ligger paa S.-Siden af den nye, gravede Rende, ved Yderbøjningen, fra Fort Carroll Fyr i N. 65° V. og fra Leading Point Fyr i N. 44° Ø.

Channel Spirtønde Nr. 2 er inddragen. Channel Spirtønde Nr. 3 er flyttet og ligger i 29 Fod Vand paa S.-Siden af den nye, gravede Rende, fra Fort Carroll Fyr i N. 71° V. og fra Leading Point Fyr i N. 25° V.

Channel Spirtønde Nr. 4 er inddragen. Channel Spirtønde Nr. 5 er flyttet og ligger i 29 Fod Vand paa S.-Siden af den nye, gravede Rende, fra Fort Carroll Fyr i N. 75° V. og fra Leading Point Fyr i N. 14° V.

Channel Spirtønde Nr. 6 har nu Nr. 2 og ligger i 29 Fod Vand.

Channel Spirtønde Nr. 7 er flyttet og ligger i 29 Fod Vand paa S.-Siden af den nye, gravede Rende, fra Fort Carroll Fyr i N. 77° V. og fra Canton Elevator i S. 7° V.

Channel Spirtønde Nr. 8 har nu Nr. 4, den er flyttet og ligger i 29 Fod Vand ved Foreningen mellem den gravede Rende og Svajebassinet, fra Wagners Værft i S. 80° V. og fra Leading Point Dagsmærke i N. 56° V.

Channel Spirtønde Nr. 9 er flyttet og ligger i 29 Fod Vand paa S.-Siden af den gravede Rende, fra Fort Carroll Fyr i N. 80° V. og fra Sleds Point i N. 63° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Førene Stater i Nordamerika. Florida. Pensacola Bay. Ved den røde Tønde Nr. 8 ved Indløbet til Pensacola Bay er der kun 23 Fod Vand, og tæt inden for den er der en Plade med 22 Fod.

Louisiana. Oyster Bayou. Fyret paa Ø.-Siden af Indløbet til Oyster Bayou er forstærket. Det er nu af 5te Orden.

Texas. Galveston. Heald Bank. En rød og en sort vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., er udlagt ved Heald Bank, c. 34 Kml. S. 66° Ø. fra Bolivar Point Fyr.

Nærmere Meddelelse senere.

Mexiko. Tampico. Uden for Grundene ved Indløbet til Tampico River er udlagt to Lystønder.

Lystønden paa N.-Siden er rød, spids og ligger i 31 Fod Vand, 1 1/2 Kbl. Ø. for Grundens Yderende. Den viser hvidt Fyr med To-Formærkelser.

Lystønden paa S.-Siden er sort, spids og ligger i 24 Fod Vand, 1 1/2 Kbl. Ø. for Grundens Yderende. Den viser rødt Fyr med En-Formærkelser.

Cuba N.-Kyst. Bahia Honda. Udenfor Bahia Honda ligger en Klippe med 13 Fod Vand, c. 2 3/4 Kbl. fra V.-Pynten ved Indløbet og c. 1/2 Kbl. V. for Ledelinjen.

Haiti. Kap Haiti. Grand Mouton. Grunden Grand Mouton er atter afmærket med en rød Spirtønde uden Topbetegnelse.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Santos. Vraget af Bark „Eitel Fritz“, der laa 2 Kbl. N. 76° V. fra Limoes Point ved Indløbet til Santos, er uskadeligt. Afmærkningen er inddragen. 23° 59' S. Br. 46° 19' V. Lgd.

Chili. Magellan Stræde. Fortescue Bay. Port Gallant. Baaken ved Port Gallant i Fortescue Bay er ødelagt i en Storm.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Det er forbudt alle Skibe at staa gennem det N.-lige Indløb til Livorno Forhavn. Uddybningsmaskinen viser Signalet F Q og om Natten tre røde Lanterner lodret for hinanden.

Spezia. Vragene, der var sunket i Spezia Handelshavn, er optaget og Afmærkningen inddragen.

Sicilien V.-Kyst. Grunden Porcelli. Paa Grunden Porcelli er opført et rundt, c. 67 Fod højt Fyrtaarn, 50 Alen S. 60° Ø. for Sømærket. Fra Taarnet skal vises et Fyr. Flammens Højde: 72 Fod. 38° 2' 30" N. Br. 12° 26' 20" Ø. Lgd.

Italien. Capo Colonne (Nau). Capo Colonne Fyr er midlertidig slukket for kort Tid.

Rumænien. Constanza. Ved Fyret paa det Ø.-lige Hoved af den S.-lige Bølgebryder ved Constanza gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 8 S. Varighed. 44° 9' N. Br. 28° 40' Ø. Lgd.

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

Røde Hav. Ægypten. Suez Bugt. Kal ah Kebireh. De to hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, paa Baaken paa V.-Enden af Kal ah Kebireh, er nu tændt. 29° 54' N. Br. 32° 31' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Seto Uchi (Inland Sea). I Seto Uchi foretages om kort Tid følgende Forandringer i Afmærkningen:

Nakanosu Higashi (Eastern Middle Ground) Tønde flyttes 1 2/3 Kbl. S. 8° Ø. hen, den bliver rød med Trekant paa Toppen.

New Nakanosu røde, spidse Lystønde, der viser Fyr med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S., udlægges 3 1/2 Kbl. N. 22° Ø. fra ovennævnte røde Tønde.

Motoyama Tønde ombyttes med en sort, spids Lystønde med tærnet Overbygning, der viser Fyr med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 4 S. 33° 52' 34" N. Br. 131° 15' 3" Ø. Lgd.

Honshu Ø.-Kyst. Yamada Harbour Indløb. En Klippegrund One med en mindste Dybde af 3 3/4 Fv. ligger i 40 à 50 Fv. 13 3/4 Kbl. S. 58° Ø. fra det 530 Fod høje Triangulerings-Mærke Ne Zaki og i N. 21° Ø. fra Kamega Saki (Korega Saki). Med svær Sø bryder det paa Grunden. 39° 30' 42" N. Br. 142° 5' 12" Ø. Lgd.

Hamanaka Bay. Kuro Iwa. Svært Braad er set paa det Sted, som i Kortet er mærket: „4 1/2 r“, fra Shiro Iwa i S. 20° Ø. fra Kuro Iwa i S. 59° Ø. og fra Tobutso Misaki i N. 84° Ø. 43° 4' 20" N. Br. 145° 12' 19" Ø. Lgd.

Nemoro Distrikt. Shibotsu Jima. En 2 Fv. Klippegrund ligger 5 1/2 Kml. N. 29° Ø. fra Owatarashi Zaki (Suisho Jima SØ.-Pynt) og fra Chiberiushi Zaki (Yuru Jima N.-Pynt) i N. 50° V. Grunden synes at ligge isoleret. 43° 29' 55" N. Br. 146° 1' 3" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. Februar 1904. — Højesteretsdom. — Særetsdom. — Kaptajn N. Nissens Død. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. (Sluttet.) — Til Medlemmerne af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling

for mindre Skibe. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned. — Fra Rigsdagen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Førster Side pr. Petitolinie à 45^{mm} Bredde 25 Øre
De øvige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Kongens Nytorv 20. TOPP & LARSEN, 1. Klasses Skræderi.
(Budeckers Ejendom).

Civildragter og Uniformer. Engelske Stoffer og Snit.

Moderate Priser.

(Som Nyhed) Ægte blaa Chiviot Klædning fra 45 Kr.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Febr. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		80 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂
Danmark		67 ³ / ₄	69 ¹ / ₄
Norden.....	92 ¹ / ₄ — 1/2 — 93	92 ³ / ₄	93
Kjøbenhavn	74 ¹ / ₄	74	74 ¹ / ₂
Carl.....		74 ³ / ₄	75
Dannebrog		80	82
Skjold.....		50 ³ / ₄	52
Urania		18 ¹ / ₄	18 ¹ / ₂
Union		80 ³ / ₄	82
Dampsk. af 1896		81	82 ¹ / ₂
Østasiatiske		102 ¹ / ₄	103
Østersøen		90	93
Nordsøen		—	—
Vesterhavet		100	105
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Inga		75	77
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		33	38 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....		63	68
Gorm.....		90	100
Hejmdal		99	101
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.....		98	100
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		88 ³ / ₄	89 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		94 ³ / ₄	95
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		96 ¹ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	89	88 ³ / ₄	89
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		91	92
Aktier.			
Nationalbank		141	143
Privatbank		119	119 ¹ / ₄
Landmandsbank	125 ³ / ₄	125 ³ / ₄	126
Handelsbank		130	130 ¹ / ₄
Grundejerbank	114 ¹ / ₄ — 1/2	114 ¹ / ₄	114 ¹ / ₂
Burm. & Wain	101 ³ / ₄	101 ¹ / ₄	102
Helsingørs Jærnsk.		94	96
Sukkerfabr.		135 ³ / ₄	136
Bryggeri Aktier		122	122 ¹ / ₂

Vekselkurs d. 2. Februar 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.24	18.20
Paris.....	72.60	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Februar 1904.

Russiske Noter	—
4% Russiske Consols	97.80
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	93.75
5% Mexikanske 1899.....	—
5% Rumænske Stats.....	99.80
4% — — 1890	88.60

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

34te Series

5te Trækning begynder Onsdag den 10de Februar 1904.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække	
1	1	1	1	1	1
Gevinst paa 1600 Kr.	Gevinst paa 8000 Kr.	Gevinst paa 1600 Kr.	Gevinst paa 8000 Kr.	Gevinst paa 1600 Kr.	Gevinst paa 1600 Kr.
1 — » 750 —	1 — » 1600 —	1 — » 750 —	1 — » 1600 —	1 — » 750 —	1 — » 750 —
1 — » 500 —	1 — » 1000 —	1 — » 500 —	1 — » 1000 —	1 — » 500 —	1 — » 500 —
3 — » 300 —	3 — » 600 —	3 — » 300 —	3 — » 600 —	3 — » 300 —	3 — » 300 —
12 — » 250 —	12 — » 500 —	12 — » 250 —	12 — » 500 —	12 — » 250 —	12 — » 250 —
85 — » 100 —	85 — » 200 —	85 — » 100 —	85 — » 200 —	85 — » 100 —	85 — » 100 —
110 — » 50 —	120 — » 100 —	120 — » 50 —	120 — » 100 —	120 — » 50 —	120 — » 50 —
164 — » 25 —	164 — » 50 —	164 — » 25 —	164 — » 50 —	164 — » 25 —	164 — » 25 —
138 — » 12 —	138 — » 15 —	138 — » 12 —	138 — » 15 —	138 — » 12 —	138 — » 12 —
2875 — » 10 —	2875 — » 10 —	2875 — » 10 —	2875 — » 10 —	2875 — » 10 —	2875 — » 10 —

Paa et og samme Lod kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning.

Ialt: 9,600 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 3 Kr. 60 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forjængende udleveres gratis.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

LANDMANDSBANKEN

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: "DRYDOCKS", BLYTH.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.



STAAL-SEJLSKIBE

bygges til „Veritas“ højeste Klasse. Størrelse indtil 1,000 Tons d. V., maaler fordelagtigt, sejler hurtigt, solid og tidssvarende Udstyrelse, billigere end af Egetræ. Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri, Rønne.

Lejlighed og Kvase.

En 4 Værelses Lejlighed, smukt beliggende, med Have, er til Leje straks eller til April. Samme Sted ligger en godt vedligeholdt Kvase med godt Inventar (Størrelse 16,76 Reg.-Tons) billig til Salg. „Christoffersminde“, St. Jørgen Strandhuse, Svendborg.

F. Petersen.

Skib til Salg.

Skonnert „Alma“, drægtigt 53 Rig.-Tons, laster c. 6000 Kbf. Træ, 107 Tons d. w., sælges billigt paa Grund af anden Livsstilling.

A. Johansen, Bogense.

Skib til Salg.

Galease „Skirner“, 35,14 Reg.-Tons Netto, laster 1650 Cnt. d. w., er til Salg ved Henvendelse til

L. P. Thomsen,
Teglade, Marstal.

Skonnert til Salg.

Paa Grund af Førerens Død er Gaffelskonnert „Albertine“, beliggende ved Arnis i Slesvig, til Salg. Fordring 6,500 Kr. Skibet er bygget 1880 i Ziegenort, har Klasse $\frac{3}{8}$ G. 11. til December 1904, stor 168,7 Cm. 59,56 R.-T. Netto, laster 2200 Dentner død Vægt 33 P. Std. Træ. Skibet er i en fortrinlig Stand, har godt Inventar og en god Sejler. Nærmere ved

Kaptajn J. F. Mathiessen
Arnis i Slesvig.

Skonnert

„Niord“ af Middelfart, 81 $\frac{97}{100}$ Reg.-Tons, laster 150 Tons d. w., 50 Std., beliggende i Vejle, er i kort Tid billig til Salg ved Henvendelse til

P. Madsen, Middelfart.

Skib til Salg.

Jagt „Marie“ af Odense, 26 Netto Reg.-Tons, 1050 Centner d. w., er til Salg. Skibet ligger i Odense Havn.

Friis & Sørensen
Skibsmæglere, Odense.

Skib til Salg.

Galease „Heimdal“, dr. 1601 Netto Reg.-Tons, laster 800 Ct. d. w., udhalet med gode Sejl, er billig til Salg, hvis Handel kan ske snarest. Man bedes henvende sig til

Skp. N. Nielsen

Vemmetofte Strand pr. Fakse.

Jagtgalease „Marie“ af Kjøbenhavn, 20 Tons, laster 1300 Cnt. Første Klasses Sejler, bygget med stor Luge til Stenfiskeri, er til Salg. Nærmere ved Ejeren, J. Christiansen, Aarhusgade Nr. 96, 1. Sal, Kjøbenhavn Ø.

Galease til Salg.

Begrundet paa Alderdom er Galeasen „Johanna Frederikke“, 4,700 T. R. og 100 T. Dødvægt, billig til Salg.

H. Hermansen

Bombøbøssen, Christianshavn.

Datter af Coffardikaptajn Friedrich Wilhelm Jonassen, Oline Emilie Andersens Legat til Understøttelse af 2 unge, værdige trængende Sømænd, for dermed at sætte dem i Stand til at tage Styrmands-eksamen, vil den 16. Marts blive uddelt med ca. 70 Kr. til hver. Ansøgninger med fornødne Oplysninger og Attestationer indgives til Kjøbenhavns Skipperforenings Bestyrelse, Holmens Kanal, 2. Sal, inden 2. Marts førstkommende. Kjøbenhavn, den 29. Januar 1904.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

S. Dinesens Dampdrieri

Vejle

leverer Skibablokke af enhver Art, Pokkenholts Jomfruer, Styrerats samt alt under denne Branche til Skibsudrustning henhørende.

Forhandlere Rabat.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

AAGE SØRENSEN'S

Skibsprovianteringsforretning.

Toldgodtgørelse

for Udførselsvarer.

Stege.

Astundas köpa

en lastångare, trä eller järn, sjögående och stark lastande c. 100 Tons d. w. — Pris, beskrifning och öfrige uppgifter, torde insändas till Gumælii Annonsbyrå, Göteborg, under märket „Ångbåt“.

Skibe til Salg.

Bark 320 register, klasse A1 2. 3 L. 175 stds. høvellast.

Brig 210 register, klasse A. 2* 2 N. 125 stds. høvellast. Henvendelse:

Hansen & Schiølnér,
Christiania.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss. Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. Nielsen & Søn

Skibsbygger

Frederikshavn.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering

Randers

anbefales Foræningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Prøv en Gang ufortødt

1 Kæse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*.

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira.

3 " " rød Portvin,

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN

Vinforretning

St. Annæ Plads 10. Telf. 3283.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSENS** Telefon 2168.

Metalstøberi & Metalvarefabrik.

St. Annægade 44. C.

Haner, Ventilatorer og al **Armaturo for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.

Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved

M. H. JÆGER,

Møllergade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

Telegramadr.:
"Smiths,
St. Petersburg"

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt"

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigt i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 85, Nakskov.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
(Grundlagt 1838).
Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til
Skibsbrug henhørende.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 6o.

W. B. Dick & Co.
(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.
Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telefon 3994.
Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.
(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS
ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

**NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.**

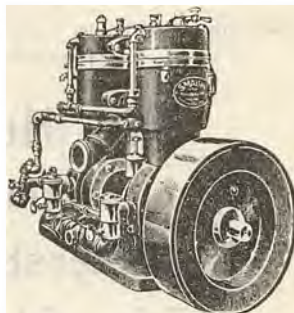
WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS. WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Ingen Fartøjsejer



bør købe Motor
for han har set Katalog fra

Motorforretningen

„SMALLEY“, lim.
Vesterbrogade 80, Kjøbenhavn V.

„Smalley“ er bedste Baadmotor
i Handelen.

Fartreguleringen fuldkommen.

Motorbaad til Fremvisning.

Joh. Fønss's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpsset,

Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-

senet, Toldvæsenet,

Forenede Dampskibs Selskab,

Forenede Bugser Selskaber,

Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikantør,

Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Februar 1904.

11. Aarg.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leth, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Forlang altid

Otto Monsteds

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470×76×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 287.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Efft.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —

tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familiefor-
sikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer
til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Søfarende med
Hensyn til Rejser.

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med
Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles be-
redvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskaffet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Gentlemen! Prøv
„The five Sisters”
og De ryger aldrig andre
Cigarer.



Faas paa Udførsel i 3 Kvaliteter
Hoved-Oplag: Peter Schmidt,
Peder Skramsgade 16, Kbhvn. K. Tlf. 2394.

Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{egte,} skal
hver Pakke altid bære Vignetten ^{skat} Manufactured Ex-
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
paatrykt selve Omlagspapiret.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS”.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

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



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir.
Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen
til Legemet, og tillader dog Fordamp-
ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
faling er haves.

Faas i de fleste velrenommerede Triko-
tage- og Herrekvæperingsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

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

Provianteringshandler **LAURENTIUS,** Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 11. Februar 1904.

Bestemmelsen i Sølovens § 136, om at Skipperen ved Losning har at aflevere Godset ved Skibets Side, har i Aarenes Løb givet Anledning til mange Vanskeligheder, idet Udtrykket ved Skibets Side er blevet undergivet forskellige Fortolkninger. Man har søgt at komme ud over Vanskelighederne ved at tilvejebringe Overenskomst mellem Modtagere og Redere om ensartede Losseregler i danske Havne, og der er herom ført langvarige Forhandlinger, der dog ikke har ført til noget positivt Resultat. Imidlertid har man fra Skibsfartens Side stadig staaet fast paa, at Udtrykket „ved Skibets Side“ fastslaar samme Regel, som var gældende tidligere, nemlig at Godset skal leveres paa Skibets Ræling, og denne Opfattelse har i Aarenes Løb vundet en saa almindelig Anerkendelse fra alle Sider, at man med nogen Grund turde haabe, at Tvistighederne om Forstaaelsen af de omtalte Ord i Søloven helt vilde ophøre. Vi skal nævne nogle af de vægtigere Vidnesbyrd, der foreligger herom.

I 1898 var der nedsat et Udvalg, bestaaende af Delegerede fra de jyske Handelsforeninger, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening og dennes Afdeling for mindre Skibe med det Hverv at tilvejebringe ensartede Regler for Losning i danske Havne. Dette Udvalg afæskede Grosserer-Societetets Komite et Responsum blandt andet med Hensyn til Godsets Losning. I dette Responsum hedder det, at Retsforholdet imellem Skibet og Modtageren findes afgjort ved Sølovens § 136, hvorefter Skibet har Forpligtelsen til at aflevere Godset ved Skibets Side, og der henvises herefter til Sø- og Handelsrettens Dom af 23. November 1898; i denne hedder det: „Naar der ikke er truffet anden udtrykkelig Aftale, antages Losningen at ske om Bord for Skibets og i Land for Modtagerens Regning og Risiko under deres Tilsyn og Ansvar“. Samtidig hermed tilskrev Grosserer-Societetets Komite „Foreningen af jyske Handelsforeninger“ saaledes: „I Følge Søloven af 1892, § 136, 1ste Stykke, skal Skipperen aflevere Godset ved Skibets Side, ganske svarende til, hvad man tidligere kaldte paa Rælingen, saaledes at Modtageren derfra kan føre det videre, hvorhen det skal. For saa vidt er Sagen ganske klar og lovmæssig bestemt“.

Her i Danmark har der herefter, saa vidt os bekendt, ingen Uenighed været om, at „ved Skibets Side“ betyder paa Skibets Ræling. Og i vort Naboland, Sverrig, er der i afvigte Aar af Overretten i Kristiansstad afsagt en Dom, der fuldstændig giver den danske Fortolkning Medhold. Sagen drejede sig her om Forstaaelsen af et Certeparti med Klausul om, at Lasten skulde tages frit fra Skibsborde, og Underretten udtalte, at denne Klausul ikke ændrede eller forandrede den almindelige, efter Sølovens § 136 Skipperen paahvilende Pligt til at levere Godset ved Skibets Side. Modtageren fordrede, at Ladningen, der bestod af Hvede, skulde leveres op paa Kajen, der laa to Fod over Skibets Ræling, medens Skibsføreren hævdede, at Modtageren skulde tage Lasten paa Rælingen eller paa en Planke, der var lagt mellem Kajen og Rælingen. Baade Underret og Overret gav

Skibsføreren Medhold og idømte Modtageren Sagsomkostninger.

Den i vort sidste Nummer gengivne, af Aalborg Købstads Soret afsagte Dom i en Sag af ganske samme Art som den her omtalte svenske Sag kommer da unægtelig noget overraskende. Retten siger med prisværdig Aabenhed, at den ved sin Dom fortolker Sølovens § 136, og den forkynder derefter, at denne Paragraf etablerer den Regel, at Ladningen skal afleveres paa Kajen saa vel ved Indladningen som ved Losningen, i al Fald naar det (ved Losningen) kan ske ved Hjælp af Skibets egne Grejer. Selv med dette svage Forbehold har Dommen, det maa man erkende, taget Skridtet helt ud. Det er lykkedes Dommerne ganske at frigøre sig for saadanne underordnede Hensyn som, at Kajen har en betydelig Bredde, eller at Skibets Lønning befinder sig nok saa dybt under Kajens Overkant. Efter denne Dom kan Skibet blive pligtigt til at modtage Godset fra en Vogn, der holder paa Kajen inde i Land, langt fjernet fra Skibet. Dommen kunde have indskrænket sig til at fastslaa, at Skibet skulde hejse Godset op paa Kajen, naar det kunde gøre dette med sine egne Grejer. Dette Standpunkt vilde sikkert ikke være holdbart, men det vilde dog være forstaaeligt. Men den gaar langt videre end de foreliggende Omstændigheder gav den Anledning til, den fastslaar ikke alene Skibets ubetingede Pligt til ved Losningen at levere Godset paa Kajen, selv om det skal hejses nok saa højt op eller fires nok saa langt ned, men ogsaa til ved Indladningen at modtage det paa et hvilket som helst Sted paa Kajen!

Som man vil se, omstøder denne Dom ganske den Opfattelse af Sølovens § 136, der hidtil har været gjort gældende saa vel fra Handelsstandens som fra Skibsfartens Side. Det er da glædeligt, at dette Domsresultat vil blive prøvet ved en højere Instans. I hvert Fald indtil dennes Kendelse foreligger, er det tilladt at tro, at det ikke er den højeste Visdom, der taler gennem Aalborg Sorets Dom.

Board of Trade har for kort Tid siden truffet en Afgørelse af ret vidtrækkende Betydning. Som vi allerede tidligere har gjort opmærksom paa, har engelske Redere længe klaget over, at visse Staters, navnlig Frankrigs og Spaniens Maaleregler i høj Grad afviger fra de engelske Regler, hvad der har haft til Følge, at disse Nationers Skibe i engelske Havne har haft en betydelig ringere afgiftspligtig Tonnage end tilsvarende engelske Skibe. Dette Forhold har Board of Trade nu undersøgt ved at foretage en Række Ommaalinger og, efter derigennem at have konstateret Berettigelsen af de fra de engelske Redere fremkomne Klager, har det henvendt sig til det engelske Udenrigsministerium med Anmodning om at underrette den franske og den spanske Regering om, at Skibe, der fører disse Nationers Flag, fra 1. April 1904 vil blive underkastet Ommaaling i britiske Havne, for saa vidt de ikke er forsynede med britisk Maalebrev.

Board of Trade agter imidlertid, i Følge „Sh. Gaz.“, ikke at blive staaende herved alene, men at foretage Undersøgelser af ogsaa andre Nationers Skibe og at træffe Dispositioner i Overensstemmelse med Resultaterne af disse Undersøgelser.

I Dansk Navigatørforening holdt Navigationslærer Th. Funder fornylig et Foredrag om Stormvarsels-tjeneste. Æmnet, der har erhvervet en vis Aktualitet ved det for nogen Tid siden fremkomne Forslag om Oprettelse af Stormvarsels-tjeneste her hjemme, havde samlet c. 30 Medlemmer i Foreningens Lokaler i Nyhavn. Taleren dvælede navnlig ved Stormvarsels-systemet i de forenede Stater og paaviste, hvorledes man der i specielle Tilfælde havde været i Stand til at redde meget betydelige Værdier fra Ødelæggelse ved Hjælp af en velorganiseret, men ganske vist ogsaa noget kostbar Vejrtjeneste.

Efter Foredraget foreviste Taleren en Række Lysbilleder, tagne dels under et Ophold i Amerika og dels paa Ud- og Hjemrejsen.

Fra det kgl. Søkortarkiv har vi faaet tilsendt „Forandringer og Tilføjelser No. 1-5 til Den danske Lods“, 5. Udg., 1899, samt Forandringer og Tilføjelser No. 1 til Den danske Havnelods“, 4. Udg., 1903.

Aar bog for den danske Fiskerflaade, XI. Aargang, 1904. Christtreus Forlag. Denne Almanak, der udgives af Fiskeriinspektionen for Nordsøen og Skagerak, forekommer os at indeholde en væsentlig Del af de Oplysninger, som Fiskeren kan faa Brug for under Udøvelsen af sit Erhverv.

Efter Indbydelse fra Dampskibsselskabet Thore havde vi forleden Lejlighed til at bese Selskabets ny Damp „Scotland“, der, som vi for nogen Tid siden bragte Meddelelse om, er købt i Kristiania til Brug i Islandsfarten. Skibet er bygget i 1890, og dets Maskine, der indicerer c. 700 H.K., giver det en Fart af 11 à 12 Knob. Der er Kalytsplads til 50 Passagerer paa første, og 40 Passagerer paa anden Klasse. Som Passagerskib betragtet er „Scotland“ bekvemt og hyggeligt indrettet, og man kan kun lykønske saa vel Selskabet som vore Islandsrejsende til denne Forøgelse i „Thore“s Flaade.

Fhv. Skibsfører Jallis Schanche er efter nogen Tids tiltagende Svagelighed afgaaet ved Døden i Kristiania, 68 Aar gl. Afdøde var ogsaa godt kendt i Skibsfartskredse her nede fra de mange Aar, han var bosat i Helsingør som Skibshandler og Havariagent. I Begyndelsen af Halvfemserne tog Schanche tilbage til Norge, hvor han ansattes som Sekretær i Nordisk Skibsrederforening, hvilken Stilling han beholdt til Begyndelsen af indeværende Aar, da han maatte trække sig tilbage paa Grund af Sygdom.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Slutning af Generalforsamlingens Forhandlinger.

Bugseringsforhold paa Trawen.

Kapt. Nielsen, Rødvig, udtalte, at Forholdet er saadant, at intet Skib maa sejle op selv, men skal bugseres, om Vinden end er aldrig saa gunstig. Det kan jo ofte medføre Tidsspilde og Tab, men jeg tror ikke, det kan nytte, at vi henvender os til Havneautoriteterne i Lybeck om nogen Forandring af Forholdet.

Kapt. Hansen, Fakse, syntes dog, man skulde prøve.

Kapt. Andersen: Jeg finder, det er store Ting, at vi kan indgaa til vor egen Regering med vore Ønsker. Men det staar for mig som noget aldeles umuligt og ørkesløst at gaa ned til Tyskland med vore Andragender.

Kapt. Warming, Egersund, troede heller ikke, det kunde nytte.

Man henlagde Sagen.

Losningsforhold i Aalborg.

Konsul Rechnitzer: Der kom i Sommer to tyske Everter til Aalborg. De kom med Hørfrø til Oljemøllen og havde de almindelige Certepartier. De to Skibe blev anvist Plads ovre mellem Broerne. Der var stærkt Lavvande, saa de laa langt nede under Bolværket. Oljemøllen forlangte da, at Skipperne skulde hejse Varerne højt op. Det nægtede Skipperne, og der kom saa en Proces ud deraf. Da Sagen jo har betydelig Interesse, foranledigede jeg, at der fremkom en Udtalelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om den. Denne Udtalelse gik ud paa, at naar Varerne er hejste i Højde med Rælingen, har Skipperen opfyldt sin Forpligtelse. Han kan dog ikke nægte at hejse dem højere, men Modtageren maa saa stille Arbejdskraft til Disposition. Netop i disse Dage er der faldet Dom i Sagen. Den lyder paa, at Ladningen skal afleveres paa Kajen saavel ved Indladningen som ved Losningen. Oljemøllen frikendtes, og Skipperne tilpligtedes at betale Sagens Omkostninger med 30 Kr. Det er en højst mærkelig Dom, Sørensen i Aalborg har afsagt, og den vil umulig kunne staa for en Overretsdom. Skal det etableres, at Skipperne skal levere Varerne paa Kajen, maa de selvfølgelig have noget mere i Fragt.

Nu er det aktuelle Spørgsmaal for os imidlertid: Hvorledes skal vi faa Dommen appelleret? Det var som sagt tyske Skipperne. Det kan jo være, man kan faa dem eller deres Forening til at appellere. Ellers véd jeg ingen bedre Udvej, end at vi selv maa faa Dommen prøvet ved en højere Instans. Det er den taabeligste Dom, jeg har set. En Dom, der for nogen Tid siden faldt i Sverrig om det samme Spørgsmaal, siger da ogsaa akkurat det modsatte. Jeg havde nærmest det Indtryk, at Modpartens Sagfører, da han hørte om den svenske Dom, ikke nærede nogen stærk Tillid til et for ham gunstigt Resultat.

Generalforsamlingen vedtog med Akklamation, at hvis ikke de tyske Skipperne eller deres Forening vil appellere Dommen, skal Dansk Sejlskibsrederi-Forening overtage Sagen.

Konsul Rechnitzer: Jeg ønsker at fremdrage endnu en Sag, der ganske vist ikke er af saa stor Be-

tydning som den forøgeende, men dog kan have sin Interesse. Det er nogle mærkelige Domme, de fældes der oppe i Aalborg. Der kom et Skib til Brødr. Bendtzen i Aalborg med Trælast. Saa vidt jeg véd, var Skibet fra Svendborg. Tømmeret blev losset, og Folkene fordelte det rundt om paa Pladsen efter dets Dimensioner. Da man saa var færdig, paastod Modtagerne, at der manglede Tømmer for 32 Kr. Skipperen svarede, at det vidste han ikke, og han kunde ikke paatage sig noget Ansvar. De kunde jo godt allerede have solgt af Tømmeret. Dommen er nu falden, og den lyder paa, at da Skipperen ikke har faaet Lasten kontrolleret og talt, skal han betale, hvad der mangler. Højesteretssagfører Ludv. Arntzen, der er Sejlskibsrederi-Foreningens juridiske Konsulent, har senere udtalt, at naar ikke Modtageren kan føre fyldestgørende Bevis for ikke at have faaet nok — hvilket Bevis han ikke mener er præsteret i dette Tilfælde — kan han ikke kræve nogen Erstatning. Denne Dom lærer, at man maa være forsigtig med Afleveringen. Skipperen bør sige, at hvis Lasten skal bringes et Stykke bort, vil han intet Ansvar have. Modtageren maa da stille en Kontrol ned til Skibet.

Kapt. Kofoed takkede for de givne Oplysninger. De var af stor Betydning for Skipperne.

Kapt. Andersen sluttede sig hertil og spurgte, om det var Mening, at Foreningen ogsaa skulde søge denne Dom appelleret.

Mægler Nicolaisen syntes ikke, man skulde forsøge det. Man vilde let tabe en saadan Sag. Skipperen havde begaaet en Fejl ved ikke at tælle sin Last ud selv.

Konsul Rechnitzer: Det er da sikkert Højesterets-sagfører Arntzens Mening, at Sagen vil kunne vindes. Men den er jo ikke af saa stor Betydning.

Svenske Søkort og Sømærker.

Forslag fra Bandholm Kreds.

Kapt. Mortensen, Bogense, mente ikke, der var noget at gøre med Hensyn til disse Korts og Mærkers Forbedring. Det var sikkert Svenskernes Mening, at de nok vilde have disse Farvande (Hanøbugten og nord-paa) saa nogenlunde for sig selv. De ønskede ikke, at andre Nationer skulde have alt for stort Kendskab til dem.

Kapt. Andersen, Aarhus, var af samme Mening.

Sagen henlagdes.

Vægtgarantien og Offentliggørelse af Forbudet mod samme.

Efter Forslag fra Marstal Kreds fik Bestyrelsen Bemyndigelse til at annoncere Forbudet i videste Omfang og paa billigste Maade.

Søfartens Repræsentation paa Rigsdagen.

Mægler Nicolaisen: Spørgsmaalet har jo ofte tidligere været drøftet, men uden noget egentligt Resultat. Der er vist næppe noget at gøre. Jeg véd ikke, om nogen skulde have Forslag at stille.

Konsul Rechnitzer: Hovedforeningen har jo en Gang rettet en Henvendelse til de forskellige politiske Partier her i Landet, gaaende ud paa, om ikke Sømandsstanden kunde blive noget stærkere repræsenteret. De svarede imødekommende, men der skete intet. Jeg tror

ikke, der er noget at gøre ved den Sag, saa længe Partierne staar saa skarpt overfor hinanden, som de gør.

Kapt. Mortensen, Bogense: Foreningens Medlemmer skulde søge deres respektive Rigsdagsmænd, naar der er noget, vi kunde ønske gennemført. De forstaar sig jo ikke paa Tingene der inde. Derfor bør vi henvende os til dem og søge at interessere dem for vore Krav. Den Vej er jeg gaaet, og det er sikkert den, ad hvilken vi bedst naar frem.

Konsul Rechnitzer: Naar Hovedforeningen holder Generalforsamling om Sommeren, plejer vi jo at indbyde Rigsdagsmændene i de omliggende Kredse. Da Generalforsamlingen i 1902 holdtes i Vejle, var saaledes Indenrigsministeren og Folketingsmand Th. Nielsen mødte. Jeg tror som sagt ikke paa, at vi skulde kunne faa nogen særlig Repræsentant ind paa Rigsdagen.

Kapt. Kofoed: Dette Spørgsmaal forekommer mig at være et af de betydningsfuldeste paa Dagsordenen. Alt det, vi nu har forhandlet her i Dag, skal jo sendes ind til Rigsdagen. Der er imidlertid ingen der inde, som har Sans eller Øre for vore Krav. Men hvorledes skal vi da faa disse gennemførte. Vi er ikke saa talrige i nogen Kreds, at vi kan faa en Repræsentant valgt. Jeg tror imidlertid, der er en anden Vej at gaa. Vi kan indgaa til Kongen med Ansøgning om at udnævne en Landstingsmand af vor Midte.

Kapt. Th. Nielsen, Svendborg: Hvis nogen Kreds skulde kunne sende en Sømand ind paa Rigsdagen, maatte det vel være Svendborg. Jeg tror ogsaa godt, vi kunde have faaet en Mand valgt, naar blot der var bleven arbejdet lidt derfor. Hvis der andet Steds skulde vise sig nogen Chance for at faa valgt en Sømand, vil jeg bede mine Kolleger ikke at forspilde den.

Konsul Rechnitzer: Jeg maa dog gøre Kaptajn Kofoed opmærksom paa, at for at blive kongevalgt Landstingsmand kræves, at Vedkommende er eller tidligere har været Medlem af Rigsdagen. Det gaar ikk saa let.

Generalforsamlingen vedtog at udtale, at Medlemmerne bør indvirke paa deres Rigsdagsmænd efter bedste Ævne.

Afgift til Sømandshuse.

Der forelaa fra Fakse Kreds Forslag om at søge indført en Afgift til Sømandshuse af Skibe, der kommer fra Udlandet.

Kapt. Hansen, Fakse, vilde anbefale Forslaget. Han vidste jo nok, at vi ikke kunde paalægge Udlændinge nogen ny Afgift; men mon ikke denne Bestemmelse kunde omgaaes paa en eller anden Maade?

Kapt. Mortensen, Bogense, vilde ønske, det kunde lade sig gøre; det vilde være en stor Støtte for Sømandene. I Sverrig svarer Skibene en saadan Afgift med 3 Øre pr. Ton.

Mægler Nicolaisen: Men Sømandene har jo samme Ret som andre til Alderdomsunderstøttelse. Og denne vilde jo blive mindre, hvis Vedkommende fik Støtte ad anden Vej.

Kapt. H. C. Andersen, Aarhus: Den Tanke, der gaar gennem dette Forslag, er meget smuk, men tillige ganske umulig. Vi véd jo, at da Øresundstolden blev ophævet, lovede Danmark ikke at paalægge Udlændinge nogen ny Afgift af denne Art. Det er altsaa umuligt, at faa Udlændinge til at give Bidrag til Sømandshuse.

Vi kan jo nok paalægge os selv den Afgift, men det synes jeg egentlig ikke, vi kan have megen Fornøjelse af.

Man vedtog at anmode Bestyrelsen om at undersøge, hvorvidt der er en Maade, hvorpaa Spørgsmaalet kan løses.

Bolværkspenge i Kjøbenhavn.

Et Forslag vedrørende denne Sag blev lagt til Side, idet man vedtog at søge nærmere Underretning om, hvad Forslaget egentlig gik ud paa.

Tonnageafgiften ved Hals.

Forslag fra Aalborg Kreds.

Konsul Rechnitzer: Denne Sag behandles jo for Tiden i Rigsdagen. Marineministeren har erklæret, at han kunde godt gaa med til at hæve Afgiften, naar der blev givet Aalborg Kommune en Erstatning. Aalborg skal jo vedligeholde Baakerne deroppe, Blødens Pæle o. s. v. For Resten synes jeg ikke, Afgiften er særlig trykkende. Den er 3 Øre pr. Ton. Naa, kunde man spare disse Penge, hvorfor skulde man saa ikke, og vil Staten træde til, hvad der jo synes at være Udsigt til, kan Sagen vel nu løses til alle Parters Tilfredshed.

Kapt. Christiansen, Aalborg, anbefalede Forslaget. Ved Mariager Fjord var der ogsaa Baaker, men der skulde man dog ikke svare Afgift.

Kapt. Kofoed ønskede ogsaa Afgiften hævet.

Kapt. Andersen foreslog at lade opkræve 3 Øre mere i Havnepenge af de Skibe, der gik op i Fjorden, men ikke ind til Aalborg.

Konsul Rechnitzer: Kravet om Afgiftens Ophævelse er egentlig rejst af de vestligere Limfjordsbyer. Det er Landstingsmand Dalsgaard, der er Sjælen i hele Bevægelsen, og han har fundet Tilslutning i Skive og Struer, ja saamænd ogsaa i Nørre-Sundby. Man kunde jo tilkendegive Ministeriet, at vi med Glæde vilde hilse Ophævelsen af Afgiften. Da Sagen nu synes at være i god Gænge, er det vel ikke værd, at vi foretager os videre.

Man vedtog at anmode Hovedbestyrelsen om at tilkendegive Marineministeriet Foreningens Tilslutning til det fremkomne Forslag.

Taagesignalet paa Hals Fyrskib.

Kapt. Christiansen, Aalborg, motiverede en Klage over Taagesignalet paa Hals Fyrskib. Signalet blev ikke anvendt nok.

Man vedtog at anmode Hovedbestyrelsen om at tage sig af Sagen.

Jærnbanebroen i Aalborg og Hadsundbroen.

Kapt. Christiansen, Aalborg, besværede sig over Broen ved Aalborg. Det var den gamle Historie, de vilde ikke lukke op. Det hændte, at Folkene paa Broen gik i Land og lod Skibene ligge og vente paa at komme igennem.

Konsul Rechnitzer: Sagen har været for i Hovedbestyrelsen og er nu sendt til Fællesrepræsentationen og

Ministeriet. Man har anmodet om, at der paa Jærnbanebroen maa blive indrettet mekanisk Lukkeapparat ligesom paa Pontonbroen, og at der maa blive anbragt Telefon paa Broen, saa der kan telefoneres ud, naar et Tog er forsinket, og Broen ikke behøver at være lukket. Der er altsaa taget Affære, og det skulde undre mig, om man vilde vedblive at være saa gammeldags at svinge Broen ved Haandkraft. Med Pontonbroen gaar det jo rigtig godt nu. Med Hensyn til Hadsundbroen ved man jo nu, at der skal i alt Fald ikke kræves nogen Afgift. Naar Broen bliver færdig, maa man maaske henstille til Mariager Byraad at stille en Bugserbaad til Raadighed omtrent som ved Aalborg.

Kapt. Mortensen, Bogense: Ja, der slæber de os igennem, naar vi skal op med Ladning, men de slæber os ikke ud igen, med mindre vi betaler.

Kapt. Hansen, Fakse: Med Hensyn til Aalborgbroen havde vi egentlig tænkt os, at der skulde stilles en Slæbedamper til Raadighed. Aalborg skulde give noget hertil, Staten noget, og Skibene skulde betale en ringe Afgift. Hvis der var god Vind, skulde Skibene have Lov at gaa igennem ved egen Hjælp.

Kapt. Albertsen, Marstal: Staten bør alene afholde Udgifterne. Det er Staten, der har bygget Broen, der er en Hindring for Skibsfarten.

Kapt. Mortensen, Bogense, mente, at Statsbanerne burde betale.

Man vedtog at anmode Hovedbestyrelsen om hos Staten at faa en Damper til Hjælp ved Sejladsen gennem de to Broer ved Aalborg og Hadsund.

Forholdene i Løgstør Kanal og paa Løgstør Grunde.

Kapt. Christiansen, Aalborg, udtalte, at Sejladsen derovre til Tider var meget vanskelig. For at gaa gennem Kanalen skulde man svare en Afgift af ikke mindre end 60 Øre pr. Reg.-Ton.

Kapt. Christensen, Aarhus: Ogsaa jeg finder Forholdene derovre meget slette. I Fjor, da jeg kom derop, laa der 28 Skibe ved Løgstør Grunde; Vinden var ugunstig, og Kanalen er jo for dyr at benytte. Fra Hals til Løgstør Grunde er Limfjorden bedre prikket af end nogen anden af vore Fjorde. Men derovre kunde der rigtignok stærkt tiltrænges et Par Ledefyr.

Kapt. Christiansen, Aalborg: Kunde Smaaskibe mon ikke blive fritagne for Lodstvangen i Løgstør Kanal.

Kapt. Andersen: Jeg havde sejlet paa Limfjorden i 23 Aar og altid kunnet sejle, som jeg vilde. Men da pludselig kom der Paalæg om, at jeg skulde benytte Lods gennem Kanalen. Skal vi ikke andrage om, at Lodstvangen maa bortfalde, eller at den kun skal gælde Skibe paa 80 Reg.-Tons og derover.

Konsul Rechnitzer: To Ledefyr som de omtalte vilde jo medføre en Del Udgifter.

Kapt. Christiansen: Folkene ved Kanalen kunde godt passe dem. De har Tid nok. Kanalen benyttes jo næsten ikke.

Man vedtog, at Foreningen skal andrage om to Ledefyr paa Løgstørsiden, saa man kan passere Løgstør Grunde efter Mørkets Frembrud, samt om Lodsfrihed for Skibe under 80 Tons Brutto.

Afmærkningen i Randers Fjord.

Kapt. Christiansen, Aalborg, klagede over Afmærkningen i Randers Fjord. Den var meget utilstrækkelig, særlig ved Indløbet. Saa snart det er Midsommer, ligger de smaa flade Bøjer helt overgroede af Mos. Og faar man saa endelig Øje paa en af dem, kan man jo ikke se, hvad Farve den har. Han klagede endvidere over, at der opkræves Afgift, naar man vil ind i Fjorden og søge Ankerplads.

Det vedtoges gennem Hovedforeningen at andrage om en Forbedring af Sømærkerne i Fjorden og om Nedsættelse af Opankringsafgiften.

Klareringsforhold paa danske Kystpladser for Skibe fra Udlandet.

Kapt. Th. Nielsen, Svendborg: Som bekendt bliver Krydstoldvæsenet nu ophævet, og der skal vel saa ansættes Kysttoldbetjente. Nu havde vi tænkt, om ikke disse Kystbetjente kunde klarere i hvert Fald mindre Skibe, naar disse er ladede med ikke toldpligtige Varer eller dog Varer, som der ikke er ret høj Told paa. Som Forholdene nu er, kan Klareringen ofte være bekostelig. Jeg véd Eksempler paa, at en Skipper har haft en Udgift af 144 Kr. i et Aar paa denne Konto.

Mægler Nicolaisen: En Kystbetjent kan ikke paa egen Haand klarere Skibe, der har toldpligtige Varer om Bord. Men jeg forstaar ikke, hvorledes Skipperen har haft den store Udgift. Skal der være specielt Toldopsyn, maa Udgiften herved jo falde paa Modtageren. Oppe hos os er det saadan, at Kystbetjenten skal sende Papirerne ind til Toldstedet. Her bliver saa Skibet klareret, og Papirerne sendt tilbage igen. Og jeg kan ikke tro andet, end at Forholdet er det samme over hele Landet.

Kapt. Nielsen, Svendborg: Nede hos os kan vi ikke faa Lov til at losse udenfor Toldstedet, uden at vi skal have en Betjent med, og ham maa vi betale.

Mægler Nicolaisen: Saa maa der alligevel være forskellig Ordning ved de forskellige Toldsteder. Jeg kan jo kun svare for min egen Egn, men jeg troede rigtignok, Toldordningen var ens.

Kapt. Andersen udtalte, at de fleste Steder skulde man have en Toldbetjent om Bord for at kunne losse paa Kystpladser. Men at nogen Skipper kunde komme til at svare saa meget som nævnt af Kaptajn Nielsen, forstod han dog ikke.

Kapt. Christiansen havde aldrig kendt til at have nogen Slags Udgifter ved Toldvæsenet. De maatte absolut falde paa Modtageren.

Kapt. Andersen mente, at Udgiften ved at skaffe Toldbetjenten ned til Lossestedet paahvilede Skipperen.

Konsul Rechnitzer: Det er i Søfartskommissionen bleven oplyst, at Diæterne er forskellige i de forskellige Tolddistrikter. Ofte er det en Konduitesag af vedkommende Toldembedsmand, hvorledes der skal ekspederes. At Diæterne er forskellige, det véd man altsaa nok, og det kan vel ikke nytte at berøre det. Men skulde der være særlig graverende Ting, som at en Skipper virkelig kan komme til at betale 144 Kr. til Toldvæsenet i et Aar, kunde man maaske gerne gøre opmærksom derpaa.

Kapt. Andersen: Kan der, hvis vi klager, nævnes nogen bestemt Person, der har betalt saa meget, saa vi har noget at holde os til?

Kapt. Nielsen: Ja!

Kapt. Mortensen: Jeg har været med til at betale baade Rejse og Diæter til Toldfunktionærer. For Resten afhænger disse Forhold meget af, hvordan vedkommende Toldforvalter er.

Kapt. Kofoed: Der er en Sag, som jeg ogsaa gerne vilde henlede Opmærksomheden paa. Naar man kommer til Kjøbenhavn om Søndagen, skal man forsegles, før man gaar ind i Havnen. Det forekommer mig at være en gammeldags Foranstaltning, som aldeles ikke er nødvendig. Jeg vil endvidere foreslaa, at vi søger om Tilladelse til at losse saa længe, vi kan se ved Dagens Lys.

Mægler Nicolaisen tvivlede meget om, at det kunde nytte at henvende sig til Generaldirektoratet om Lossetid og Diæter. Det var noget, man maatte se at ordne med det stedlige Toldvæsen.

Kapt. Andersen mente ikke, man kunde undgaa Forseglingen i Kjøbenhavn. Der vilde jo saa kunne smugles efter en særdeles stor Maalestok.

Generalforsamlingen vedtog at udtale:

Det er oplyst, at der er forskellige Forhold med Hensyn til Diæter paa de forskellige Toldsteder, og man henstiller derfor, at Generaldirektoratet tager Sagen under Overvejelse. Samtidig andrager man om Fritagelse for Forsegling af Skibe, der ankommer til Kjøbenhavn om Søndagen med indenrigs, toldfri Varer.

Kapt. Albertsen, Marstal, udtalte Ønske om, at Pligten til at stoppe ved Udløbet af Mariager, Horsens, Randers, Odense og Isefjord, naar man var for udgaende, maatte bortfalde, naar man ikke havde toldpligtige Varer om Bord.

Konsul Rechnitzer gjorde opmærksom paa, at med Hensyn til Indsejlingen ved Hals var der opnaaet en saadan Begunstigelse, og der maatte vel være lige Ret for alle.

Man vedtog at rette et Andragende til Generaldirektoratet i den af Kapt. Albertsen antydede Retning.

Aarhus Havnefyre.

Der klages over, at man ikke kunde skelne Fyret paa Aarhus Havns søndre Mole fra de elektriske Lamper der nede, og man vedtog gennem Hovedforeningen at indgaa med et Andragende om Forbedring af Fyret.

Paa Forslag af Kapt. Christiansen, Odense, vedtoges det endvidere at andrage om et stærkere og højere Fyr ved Fakse samt et Signal, der skal vise, naar Havnen paa Grund af Skibenes Bevægelser er utilgængelig.

Kapt. Warming, Egersund: Tror De saa ikke, at det Signal vil komme til at hænge al Tid.

Kapt. Christensen: Det kan saamænd gerne være. (Munterhed).

Afskibningerne fra Egersund.

Kapt. Warming: Vi fra Egersund har en Sag, som vi gerne vilde drøfte med Dem. Vi havde en Kontrakt med Teglværkerne der nede, hvorefter vi skulde have 4,25 Mark pr. Tusind Sten, vi fragtede til Kiel.

Nu har de imidlertid besluttet, at de vilde ogsaa nok fremtidig give os den samme Betaling, men fremmede vil de kun give 4 Mark. Jeg maa bemærke, at de 25 Pf. bliver holdt tilbage og kun udbetalt os en Gang aarlig. Vi har en Anelse om, at Meningen er, at de vil splitte vor Forening — og saa skal de nok siden foreskrive os Taksterne. Hvad skal vi nu gøre? Jeg synes ikke, der er nogen Grund til, at vi skal have 25 Pf. mere pr. 1000 Sten end andre. Og det spiller alligevel en Rolle med disse 25 Pf. mere eller mindre. Det kommer til at dreje sig om 10,000 Mark om Aaret.

Kapt. Hansen, Fakse: Der er jo ikke andet at gøre, end at Egersunderne maa underskrive Kontrakten, og saa maa ingen andre have Lov at tage Fragt der nede til lavere Takst end 4,25 Mark.

Kapt. Andersen: Det er meget smukt af dem der nede at komme op og spørge os til Raads. Og jeg synes, vi maatte være nogle daarlige Kolleger, om vi ikke vilde tilsige dem vor Støtte og love, at vi ikke vil overtræde Bestemmelsen om de 4,25 Mark som Minimalktakst.

Kapt. Mortensen, Bogense: Det er ikke nok. Det kan ikke nytte, at alene vi afgiver et saadant Løfte. Vi maa avertere i „Dansk Søfartstidende“, at ingen bør tage Fragt i Egersund til lavere Takst end 4,25.

Mægler Nicolaisen: Jeg synes dog nok, vi skulde love dem vor personlige Støtte, og lad os paavirke vore Kolleger til at gøre fælles Sag med os. Lad os fortælle dem, hvorledes Egersunderne har vist sig som brave og hæderlige Kolleger. De kunde jo ganske stille have taget mod de 25 Pf. og saa ladet os andre i Stikken. Men det har de ikke gjort. De har aabent og redeligt forelagt os Sagen. Kunde vi mon ikke i Løbet af ganske kort Tid — inden Kontrakten med Teglværkerne skal underskrives — hjemme i vore Foreninger faa vedtaget Tilslutning til Egersunderne og saa meddele dem Resultatet hurtigst muligt.

Kapt. Christensen, Aarhus: Men lad os ogsaa faa en Opfordring i „Dansk Søfartstidende“.

Redaktør Drechsel lovede, at en saadan skulde fremkomme.

Kapt. Kjær, Egersund: Teglværkerne gaar ikke ind paa at give os 4,25 Mark paa vore Konnossementer. De 25 Pf. skal vi have efterbetalt. Vi faar vel saaledes ingen Kontrakt. Men det gør heller ikke noget, naar De staar sammen med os. Saa bliver de nemlig tilsidst nødsagede til at tage os alligevel. De har tidligere forstøgt at fragte Stenene til Kiel paa Pramme; men det kostede dem 5 Mark pr. Tusind.

Generalforsamlingen vedtog at tilsige Egersund Skipperforening sin Støtte i Bestræbelserne for at holde Fragten paa 4,25 Mark pr. Tusind Sten. Afdelingen vil gennem „Dansk Søfartstidende“ agitere for Tilslutning til denne Bestemmelse, og man vil endelig søge at paavirke Medlemmerne hjemme i Kredsen og derpaa sende Meddelelse om Resultatet til Skipperforeningen.

Forskellige Sømærker.

Mægler Nicolaisen opfordrede til at sende eventuelle Forslag og Ønsker med Hensyn til Sømærker o. s. v. til ham. Han vilde da sende dem videre til Hovedbestyrelsen.

Næste Aars Generalforsamling.

Til Mødested for næste Aars Generalforsamling valgtes Odense.

Til Repræsentant ved „D. S. R. F.“s Generalforsamling i Nykjøbing M. i Sommer valgtes Afdelingen Kaptajn H. C. Andersen. Til Suppleant valgtes Kaptajn Christiansen.

Lodsloven.

Kapt. H. C. Andersen omtalte Forhandlingerne om denne. Taleren var efter Foreningens Indstilling af Ministeriet bleven valgt til at træde ind i et Udvalg, som skal behandle de Punkter i Lodsloven, med hvilke der var Misfornøjelse. Dette Udvalg, hvis øvrige Medlemmer var Kontreadmiral Hansen og Kapt. Mathiasen, havde holdt Møde i November Maaned. Jeg fik det Indtryk, at de to Mænd var forhandlingsvenlige og ønskede et godt Resultat. Vi har hver affattet et Udkast, som nu skal behandles yderligere. Det er jo nærmest Spørgsmaalet om Bugsering, det drejer sig om. Taleren omtalte nærmere de herom førte Forhandlinger og fandt hos Forsamlingen ubetinget Tilslutning til sit Standpunkt.

Mægler Nicolaisen sluttede derefter Generalforsamlingen med en Tak til de mødte.

Anlæg til Lettelse for Sejladsen gennem Storebælt, særlig i Taage.

Vi har modtaget følgende:

Jeg har med Interesse læst den Betænkning, som den af Marineministeriet nedsatte Kommission har afgivet over „Vort Fyrvæsens Udvikling i det kommende Tiaar“ og ser med Anerkendelse, at flere vigtige og nyttige Forbedringer kan ventes indførte.

Som hyppig Gennemsejler af Storebælt har særlig Afsnittet under ovennævnte Titel interesseret mig, og det forekommer mig, at der er gaaet noget let hen over en Del af dette, efterhaanden mere og mere, vigtige Farvand. Savnet af Taagesignaler i Storebælt har længe været føleligt, det vil derfor glæde enhver Skibsfører, som befarer dette Farvand, at der nu er Udsigt til at faa Savnet afhjulpet, men saa skulde det ogsaa helst gøres formaalstjenligt med det samme.

Oprettelse af Taagesirener paa Revsnæs og Romsø kan næppe, som Kystforholdene nu en Gang er, være bedre, hvis der da ikke samtidig skulde være Raad til at holde et Taagesignal paa Sejrø; men dermed vil sikkert ogsaa Tilfredsheden høre op, thi fra Revsnæs til Tranekjær maa man saa, ligesom før, gætte og lodde sig frem; det foreslaaede Klokkesignal paa Knudshoved kan ikke blive til nogen Nytte for den gennemgaaende Trafik af Storebælt, dels høres et saadant Signal i Almindelighed kun i en ubetydelig Afstand, og dels er Vestrenden, med dens enkelte Fordele, men endnu flere Mangler, et daarligt Farvand for gennemsejlende Skibe, og hvis de stikker over 17 Fod tillige meget usikker; Østrenden er det naturlige Farvand og søges ogsaa af det langt overvejende Antal af gennemsejlende Skibe, og derfor mener jeg, at her burde der gøres noget.

Dette noget kunde vel bedst være et Fyrskib paa Halskov Rev med en kraftig lydende Sirene; dersom saa samtidig Halskov Lys- og Klokkebøje henlagdes paa Elefantgrunden, eller endnu bedre en Lys- og Fløjtebøje, vilde den Del af Storebælt fra Revsnæs til Halskov kunne gennemsejles paa en nogenlunde lige Kurs og atter fra Halskov til Tranekjær paa en helt lige Kurs.

Jeg er naturligvis ikke uvidende om, at et Fyrskib er et forholdsvis dyrt Apparat, men da dette vilde komme til at ligge under ret gode Forhold og i umiddelbar Nærhed af Land, mener jeg, at det baade med Hensyn til Anlæg og Drift kunde være billigere end de mere udsatte og længere fra Land liggende Fyrskibe, og naar saa samtidig baade Halskov Landfyr — hvis Nytte jeg forøvrigt aldrig har indset — og Knudshoved Taagesignal blev overflødige, ja, jeg kunde endog tænke mig at give Afkald paa Romsø Taagesignal til Fordel for et saadant Fyrskib, saa vilde Forskellen i Udgift maaske tilmed ikke blive stor, og der vilde være tilvejebragt en god Mulighed for at gennemsejle Storebælt i Taage; thi Farvandet forbi Sprogø er og bliver dog Storebæltets svageste Punkt.

Før jeg slutter mit lille Indlæg, kunde jeg ønske at henlede Vagervæsenets Opmærksomhed paa, at der N. Ø. for Sprogø i 2½ Kvml. Afstand ligger en uafmærket 16 Fods Stengrund, den har været mangen en Skibsfører en usynlig Torn i Øjet og liggende, som den er, omtrent lige i Kursen Romsø—Halskov gør den som oftest denne Distance 1 à 2 Kvml. længere, da man til Sikkerhed maa bevæge sig i en større Bue udenom den; en lille Kost der, helst ikke alt for lille, vilde være vel anbragt og i hvert Fald om Dagen spare Skibe for en Rejse, der er længere end nødvendig.

A. N. Petersen.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: I Henhold til § 17 i Lov om Tilsyn med Dampfartøjer skal to Synsmænd være søkyndige og to maskinkyndige.

Naar i et givet Tilfælde de valgte Synsmænd bevislig ikke alle er sagkyndige, er et Skibs Rederi da forpligtet til at underkaste sig Synsmændenes Skøn over Skibet, og er der i dette Tilfælde ingen anden Vej at gaa, end at lade et kostbart Oversyn foretage. Aktionær.

Sv.: Hvis Rederen eller Føreren af det synede Skib ikke vil underkaste sig Synsmændenes Skøn, er der intet andet at gøre, end at lade Synsforretningen prøve ved Oversyn; en Formening om, at de paagældende Synsmænd ikke alle skulde være sagkyndige, kan ikke forandre dette Forhold. Men kun hvis Oversynsmændene i Hovedsagen stadfæster Udfaldet af Synsmændenes Forretning, udredes Vederlaget til dem af Forretningens Rekvirent; i modsat Fald udredes det af Statskassen.

Fragtmarkedet.

Medens det østlige Marked, La Plata og Sortehavet i Ugens Løb viser mere Fasthed og en partiel Opgang i Raterne for prompt Tonnage, bevarer alle de øvrige Markeder en ret intensiv Flovhed, i Særdeleshed Nord-

amerika og Østersøen, og der er kun meget ringe Udsigt til, at de to sidst nævnte Markeder vil bedre sig i den nærmeste Fremtid. Begivenhederne i det fjerne Østen har særlig i de sidste Dage i høj Grad været Samtaleæmnet i Handelsverdenen, og ikke mindst blandt Rederne, af hvilke nogle er sangvinske og mener, at en Krig maaske vil hjælpe Fragterne i Vejret, medens andre er af den Anskuelse, at den kun vil bringe Ulykker for Skibsfarten. Hvorom imidlertid alting er, saa har Krigen mellem Rusland og Japan jo nu vist sig uundgaelig og er sikkert allerede udbrudt, naar dette Nummer udgaar, og hvilke eventuelle Konsekvenser den kan drage efter sig, særlig hvis England paa en eller anden Maade skulde blive draget med ind i Stridighederne, er det i Øjeblikket umuligt at udtale sig om. Under disse usikre og urolige Forhold, som kan udvikle sig til, hvad det skal være, fragtes der for største Delen kun fra Haanden og i Munden, og det er saa godt som kun Nordamerika og La Plata, der har taget Tonnage for senere end Marts Afskibning. Det sidst nævnte Marked er igen højere og ret aktivt, navnlig for prompt, og det lader til, at det ikke er saa slemt med Havnearbejderstrejken, som nogle Beretninger vil gøre det til, idet Skibene gennemgaaende faar jævnt gode Ekspeditioner, i hvert Fald saa gode, (eller om man vil, saa daarlige), som de nu en Gang gives der nede. Her hjemme er Fragtforholdene stadig de uslest tænkelige, thi Østersøen har saa godt som intet at byde paa, ligesom ogsaa Kulfragterne er baade faa og smaa, og der er i den sidste Tid fra Østkysten sluttet til saa elendige Rater som 3/6 til Helsingør, 3/10½ Riga, 3/9 Lybeck, 3/10½ Malmø og lign., medens der til Kjøbenhavn eller Aarhus endog nu kun noteres 3/4½, som ogsaa noteres til Swinemünde. En Reder maa sandelig være „hard up“ for at acceptere saadanne Fragter. Det vilde være langt fordelagtigere at lægge op frem for at sejle til disse og lignende Rater, men alligevel er det kun et forholdsvis ringe Antal danske Baade, som for Tiden er oplagte.

Det østlige Marked betaler, som anført, højere Fragter, og der er saaledes sidst sluttet til 15/6 fra Bombay, 16/10½ fra Kurrachee til udsøgt Havn, 23/9 for Jute Calcutta/Dundee, endvidere for Ris fra Burma 22/6 Holland, 23/ à 23/9 O. C. 14/ à 15/ til Japan (én Havn). alt pr. Februar. For Kul fra Calcutta til Bombay er sluttet et Par Marts/April Dampere til 5 Rupees.

Sortehavet er betydelig fastere for prompt Tonnage og betaler for saadan nu 8/ à 8/3 fra Odessa eller Nicolaieff til udsøgt Havn, hvilket betegner en Stigning af 1/ i Ugens Løb, ligesom ogsaa Tørnen nu er betydelig kortere og kun indskrænker sig til nogle faa Dage. En prompt Damper (6,000 Tons) sluttedes Odessa/Kjøbenhavn til 9/ pr. Ton Dødvægt. Fra de rumænske og bulgarske Havne er Begæret kun smaat, og fra Donauen og Azoff ligger Befragtningsforretningen helt stille. For Erts fra Poti er sluttet nogle Dampere til 10/ Antwerpen eller Rotterdam, og for Salt fra Eupatoria Kysten til russisk Østersøhavn er gentaget 11/ pr. Februar/Marts.

Middelhavet har fragtet jævnt til omtrent uforandrede Rater, navnlig for Erts, for hvilken Artikel der betaltes 5/7½ Villaricos/Rotterdam, 7/6 Huelva/Dunkerque, 9/ New York, 5/9 Carthagen/Glasgow, 5/6 Almeria/Middlesbro, 6/4½ Limiona/Barrow, alt med „free despatch“. For Esparto noteres 10/6 fra Arzew eller Oran til Firth of Forth, og Fosfatfragterne er uforandrede. Aleksandria har sidst sluttet til 7/6 Bomuldsfrø til Bristol Kanalen, 7/ Hull direkte, Februar Afskibning. For Erts fra Bilbao betaltes 3/7½ Cardiff, 4/10½ Glasgow, 4/7½ Rotterdam, 4/3 Grangemouth.

Nordamerika har kun meget lidt at byde paa, og Raterne er tarvelige. Et Par Dellaster Erts sluttedes fra Port Inglis til 10/9 Tynen, 12/ Antwerpen eller Rotterdam, og en enkelt Bomuldslast sluttedes fra Savannah til 25/ U. K.

Østersøen er vedblivende overordentlig flov, idet der

næsten slet ingen Laster findes. Raterne er nede paa saadanne Lavmaal, at de daarligt kan tænkes at ville blive værre. I hvert Fald er de saa godt som alle tabbringende. Libau noterer stadig ikke over $7\frac{1}{2}$ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og der er endvidere sluttet til 8/ pr. Load Props til Englands Vestkyst, Frcs. 22/23 pr. Favn til Ghent eller Terneuzen. Sidst nævnte Rate er ogsaa betalt fra Windau. Fra Reval er der lidt Hør til 14/ to skotske Havne, Frcs. 17 Dunkerque eller Ghent, og et Par mindre Kornlaster er sluttede til $1/3$ engelsk Kanalhavn. Fra Riga eksporteres i hele, større Ladninger saa godt som intet ud over noget Hør til Dunkerque eller Ghent til 17/18 Frcs. For Smaadampere er der lidt Begær, og der noteres Rmk. 14/15 Rugbasis til Danmark, 9/ pr. Ton Oljekager til Englands Østkyst. Skibsfarten paa Riga og Reval foregaar aldeles ubindret. Fra Memel noteres 5/ à $5/6$ pr. Load Sveller til Boston eller Lowestoft. Træfragterne fra Botten er nærmest uforandrede, men der udbydes færre Laster i Øjeblikket, rimeligvis paa Grund af de truende Krigsudsigter. Fra Kronstadt til Rotterdam bydes 11 Hfl. Battens pr. f. o. w.

Kulfragterne frembyder ikke meget af Interesse ud over, at der fra Cardiff er sluttet nogle Dampere til 25/ til Port Arthur, prompt Afskibning, men hvis disse og de andre tidligere afsluttede Baade til Østen ikke har fuldt ud betryggende Garantier for al Krigsskade, Opbringning, Ophold etc., kan det nemt blive i høj Grad risikable og kostbare Rejser, dersom Fjendtlighederne ved Ankomsten til de østasiatiske Farvande er i Gang. Fra Cardiff er ellers betalt 6/5 à 6/9 Barcelona, $6\frac{1}{4}$ Frcs. Marseilles, 5/9 Genua, Savona eller Spezzia, $5/4\frac{1}{2}$ à $5/7\frac{1}{2}$ Neapel, 6/3 Venedig eller Ancona, 5/9 Aleksandria, 9/3 Aden, 9/3 Colombo, 8/6 Rio de Janeiro. Fra Tynen sluttedes sidst til 3/6 à 3/9 Helsingør, $4/4\frac{1}{2}$ Sønderborg, 6/6 Barcelona, 5/6 à 6/ Genua eller Savona, 6/9 Venedig, $5/7\frac{1}{2}$ Port Said, 7/3 Buenos Ayres, og fra Firth of Forth til 3/10 Malmø, $4/1\frac{1}{2}$ Sønderborg, 5/ Kønigsberg (750 Tons), og der noteres 4/ Bilbao, 6/3 Barcelona, $5/7\frac{1}{2}$ Genua, Savona eller Leghorn.

Fragtmarkedet for Smaasejlere er til Dels uforandret fra forrige Uge:

ab Kønigsberg noteres stadig pr. Foraar 15/16 Mark pr. 2500 Kilos Rugbasis/Oljekager til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne.

ab Stolpemünde er sluttet $5\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Havre til Kjøbenhavn direkte.

ab Greifswald pr. Marts og April 4 Mark pr. Ton Rug, 5 Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sundhavn eller Hertugdømmerne.

ab Stettin noteres pr. Foraar 55 Pf. pr. Sæk Rugmel til Danmark.

ab Neustadt 4 Mark pr. Ton Hvede til Danmark.

ab Malmø $17\frac{1}{2}$ Øre pr. Ctnr. Støbesand til Nakskov, 5 à $5\frac{1}{2}$ Kr. pr. Ton Mel til Drammen, $4\frac{1}{2}$ à 5 Kr. pr. Ton Melasse til Christiania.

til ab Landskrona $3\frac{1}{2}$ à 4 Mark pr. Ton Lervarer Kiel eller Flensborg.

ab Kjøbenhavn 15 Øre pr. Ctnr. Majs til Stubbejøbing, Præstø; 9 Øre pr. Ctnr. Hvede til svenske Sundhavn.

Fra Sø og Land.

I Følge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er der i Tidsrummet fra 2. til 29. Novbr. og fra 30. Novbr. til 27. Decbr. 1. A. i Rio de Janeiro forefaldet henholdsvis 1324 og 1393

Dødsfald, deraf henholdsvis 2 og 4 af Gul Feber, 83 og 53 af Pest, 121 og 153 af Kopper, 26 og 29 af Influenza, 7 og 8 af Béri-béri, 210 og 246 af Tuberkulose. 267 og 235 af de afdøde var fremmede.

I de sidste 12 Aar skal Sejlskibstonnagen i England være gaaet ned med 800,000 Tons, hvilket vil sige en Reduktion af c. en Tredjedel af den samlede Tonnage i 1890.

Byraadet i Rønne har forleden med alle Stemmer mod fem vedtaget at anlægge en Tørdok. Dokken skal have en Længde af 280 Fod og en Dybde af c. 16 Fod. Anlægssummen anslaaes til c. 230,000 Kr. Efter Vedtagelsen af Forslaget nedlagde et af Byraadsmedlemmerne sit Mandat.

I Følge en fornylig offentliggjort amerikansk Statistik for 1902, omfattende alle Havnestæder i Verden, indtager Antwerpen Pladsen som Nummer tre blandt disse, idet den med Hensyn til ind- og udklareret Tonnage overgaar saa vel Liverpool som Hamburg. London er Nummer et med 10,179,023 Tons indgaaet og 9,385,085 Tons udgaaet; New York har 8,982,767 Tons indgaaet og 8,415,291 Tons udgaaet, medens Antwerpen har udklareret 8,373,528 Tons.

Losse- og Lastetiden i spanske Havne er i en Rundskivelse fra den spanske Tolldirektør Genstand for Omtale. Det bestemmes deri, at Tiden indskrænkes til fra en halv Time efter Solopgang til en halv Time før Solnedgang. Det paalægges dog Toldfunktionærerne saa vidt muligt at vise Imødekommenhed i Tilfælde, hvor længere Tid er nødvendig. („Kysten“.)

Det norske Forsvarsdepartement har for nylig udstedt følgende Bekendtgørelse:

Forsvarsdepartementet har i Henhold til Lov af 10. Juli 1894 § 58 paabudt, at Lys paa Land fra Vindu eller anden Aabning paa Strækningen fra Jæderens Rev og nordefter til Tungenes Fyr skal holdes tildækket til enhver Tid, saaledes at det ikke kan ses fra Søen.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i December Maaned 1903 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 10 amerikanske, 18 britiske, 3 danske, 8 franske, 4 tyske, 8 italienske, 6 norske, 2 russiske, 9 svenske; ialt 68. Dampskibe: 2 amerikanske, 1 østrigsk, 1 belgisk, 13 britiske, 2 hollandske, 1 tysk, 2 japanesiske, 4 norske; ialt 26. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 30, Kollision 4, Ild 3, sunkne 5, forladt 7, Kondemnation 13, forsvundne 6; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 5, Ild 3, sunket 1, Kondemnation 5, forsvundne 2.

Leopard, Barkskib af Risør, der, som meddelt, kom paa Grund paa Hittarp Rev, er nu af Dpsk. „Bien“ bragt flot og indbugseret hertil og undersøgt af en Dykker, som har konstateret, at Skibet er ubeskadiget.

Alva, Dpsk. af Aalborg, kom ved Forhaling her i Havnen paa Grund paa en af de gamle Pæle fra den gamle Langebro; Skibet maatte have Assistance for at komme flot og har sandsynligvis faaet nogen Bundskade.

Arkona, Dpsk. af Frederikstad, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Goole, hvor det skulde laste Kokes til Danmark, sprunget læk i Nordsøen og sunket; Besætningen er reddet og landsat i Newcastle. Skibet var bygget i 1857 i Renfrew og har tidligere hørt hjemme i Kjøbenhavn under Navnet „Olga“.

Falkenstein, Fiskedamper af Blankenese, kom Natten til d. 6. ds. paa Grund paa Nordsiden af Sejro. Skibet er ved egen Hjælp kommet flot; Skaden ubekendt.

Tatti, Dpsk. af Hamburg, kom, paa Rejsen fra Libau til Aalborg, med Oljekager, paa Grund ved Espergærde. Svitzers har bragt Skibet flot og indbugseret det til Helsingør.

Petersburg, Dpsk. af Leith, der, som meddelt, grundstøtte ved Stevns, er d. 6. ds. bragt flot og indbugseret her til for at repareres. Skibet er læk i Maskinrum og Agterskib.

Guldborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 8. ds., paa Rejsen fra Windau til Boness, paa Grund paa Middelgrunden. Det er af Svitzers bragt flot og indgaaet her i Havnen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Tholma, bygget for Regning Herrer T. Thommesen & Søn i Arendal, løb Onsdag d. 3. Februar af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 278' 6" langt i Hoveddækket, 40' 4" bredt og 19' 5 1/2" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en ny Fragtdamper til Kjøbenhavn.

Norsk Skibsreder K. F. Langfeldt har i Følge „Chr.sand Tidende“ i Liverpool indkøbt dansk Jærnbark „Johanne“ mod Bundbesigtelse. Fartøjet maaler 504 Reg.-Tons og laster 800 Tons d. w. Den er bygget af A. Stephenson i Glasgow og har første Klasse i engelsk Lloyd.

Ved Befragtnings-Firmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, er Galease „Elise“ af Faaborg, 27 Reg.-Tons, solgt af afdøde Skibsfører H. J. Jørgensens Arvinger til Skibsfører H. Larsen af Præstø for 5800 Kr. „Elise“ skal fremtidig sejle i Stykgods fart Kjøbenhavn—Præstø.

Ved samme Firma er endvidere solgt Galease „Margrethe“ af Kjøbenhavn, 35 Reg.-Tons, til Skibstører Th. Petersen af Odense, Købesummen ubekendt, samt Jagt „Ingeborg“ af Præstø til Skibsfører J. Rasmussen af Lohals. Købesum 2700 Kr. „Ingeborg“ skal fremtidig føre Navnet Juno.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forliang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 9. Febr.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 9. Februar. — Alabama, Gøtsche, afg. fra New Orleans 2. Febr. hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 2. Februar til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Gibraltar 8. Februar til Cadiz — Anglo Dane, Wiberg, afgik herfra 8. Februar til Hull. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 6. Februar til London. — Arkansas, Petersen, ankom her 3. Februar. — Arno, Strubberg, ankom til Newcastle 6. Februar. — Axelhuus, Skow, ankom her 8. Februar fra Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. til Libau 4. Febr. — Beira, Lunge, ank. her 2. Febr. fra Dunkerque. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Neapel 8. Februar til Messina. — Christian IX, Kolster, ankom til Pillau 8. Februar. — Constantin, Harder, pass. Holtenau 8. Febr. — Dagmar, Larsen, afg. fra Rotterdam 8. Februar til Reval. — Dour o, Mortensen, afg. forv. 10. Februar fra Newcastle til Livorno. — Florida, Ørum, afg. forv. 10. Februar herfra til New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Newcastle 7. Februar. — Georgios I, Schibbye, ankom til Rotterdam 8. Febr. — Hekla, Hempel, ankom her 1. Februar. — Hellig Olav, Holst, ank. her 7. Februar fra Newcastle. — Holar, Jacobsen, ank. her 6. Febr. fra Danzig. — Island, Jacobsen,

afgik fra Christianssand 5. Februar til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Newcastle 4. Febr. til Genua. — Jolantha, Christiansen, ankom til Riga. 6. Februar. — Kasan, Hansen, ankom her 8. Februar fra Grangemouth. — Kentucky, Lassen, afg. fra New York 30. Januar hertil. — Kiew, Jacobsen, afg. fra Havre 9. Februar til Dunkerque. — Kursk, Søeberg, ank. her 28. Jan. fra Havre. — Leopold II, Meyer, afgik herfra 8. Februar til Antwerpen. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 8. Februar. — Louisiana, Staal, afgik fra Dartmouth 7. Februar til Aarhus. — L. P. Holmblad, Andersen, afg. fra Boston 6. Februar hertil. — Moskoy, Sørensen, ankom til Reval 9. Februar. — Nicolaj II, Lissner, ank. her 8. Februar. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 7. Februar hertil. — Nordjylland, Kragh, ankom her 4. Februar fra Reval. — Norge, Gundel, afgik fra New York 6. Februar hertil. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Reval 8. Februar. — Omsk, Müller, ank. til Reval 3. Febr.; afg. forv. 10. Febr. til Leith. — Olga, Koføed, ank. til Hull 6. Febr. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 8. Febr. til Libau. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 9. Februar til Libau. — Rita, Meldahl, ankom her 8. Februar fra Hamburg. — Texas, Hansen, ankom til New Orleans 7. Februar. — Thyra, Fischer, ank. til London 8. Februar. — Tiber, Bech, afgik fra Messina 3. Febr. hertil. — United States, Wulff, afg. forv. herfra 10. Februar til New York. — Valdemar, Johnsen, ankom til Libau 9. Februar. — Viking, Rasmussen, afg. herfra 7. Februar til Østverrig. — Marie ank. til Swansea 8. Febr. — Essex afg. fra London 7. Februar hertil.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Riber, ligger her. — Frode, Tofte, ank. til Ghent 8. Februar. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Riga 6. Febr. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Gulfport 22. Januar. — Erik II, Schmidt, afgik fra Mobile 4. Febr. — Knud II, Hansen, afg. fra Blyth 13. Januar. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 8. Januar. — Ragnar, Holst, ank. til Dunkerque 5. Febr. — Magnus, Mahneke, ligger her. — Olaf, Petersen, afg. fra Pensacola 1. Februar. — Svend II, Risø, ank. til Sabine 6. Februar. — Harald, Meyer, afg. fra Mobile 31. Januar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Newcastle 1. Februar, bestemt til Catania. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Cardiff 1. Febr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Civita Vecchia 3. Febr., best. til Aguilas. — Pawel Andrejef, Tannebæk, er afg. fra Aguilas, bestemt til Middlesbro. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Bayonne 7. Febr. — Russ, Rasmussen, ank. til Aberdeen 5. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Buenos Ayres 27. Januar.

Helmdal. Anine, Rathje, ank. til Barcelona 7. Februar. — Kamma, Løffler, ank. til Sevilla 30. Januar. — Helga, Lagesen, afgik fra Barcelona 5. Februar. — Martha, Jørgensen, afgik fra Blyth 6. Febr. — Elna, Møller, ankom til Cardiff 6. Februar. — Therese, Pedersen, afgik fra Bona 9. Februar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, ank. til Triest 9. Februar. — Kronborg, Jeppesen, afg. fra Memel 8. Februar. — Dana, Svane, afg. fra Santander 6. Februar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Esbjerg 9. Febr., bestemt til Methil. — Niobe, Mathiesen, afgik fra Leith 6. Februar, ank. til Bremerhafen 8. Febr. — Nancy, Nielsen, ankom til Sharpness 6. Febr. — Nautik, Nielsen, afgik fra Rotterdam 6. Februar, best. til Methil. — Nordsoen, Gram, afg. fra Rouen 8. Februar, best. til Bremerhafen. — Nexos, Basse, afg. fra Reval 6. Februar, ank. til Libau 7. Februar. — Nora, Jørgensen, ankom til Weymouth 8. Februar. — Napoli, Thøgersen, afgik fra Aarhus 5. Februar, best. til Leith. — Neptun, Christensen, afg. fra Hartlepool 4. Febr., ank. til Esbjerg 6. Februar. — Nerma, Nielsen, afgik fra Reval 2. Febr., ank. til Horsens 6. Febr. — Alfa, Hansen, afg. fra Reval 8. Februar, best. til Kbhvn.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Sevilla 29. Januar. — Mary, Nielsen, ankom til Tønning 5. Febr.

Jylland. Ester, Sørensen, afg. 6. Februar fra Tynen til Barletta (Italien). — Karen, Winther, ankom 4. Februar til Port Vendres.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Boness 8. Febr. — England, Andresen, afgik fra Grangemouth 9. Febr., best. til Aarhus. — Holland, Lund, ank. til Kbhvn. 8. Febr. — Rusland, Møller, pass. Skagen 7. Febr., best. til Plymouth.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. fra New Orleans 1. Februar, best. til Norfolk. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Rufisque 30. Januar.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ank. til Leith 4. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Cardiff 4. Februar, ank. til Rouen 6. Februar.

Østersøen. Patria, Petersen, afg. fra Helsingør 6. Fe-

bruar, ank. til Hamburg 8. Februar. — Astoria. Neergaard, afgik fra Kjøbenhavn 4. Febr., ank. til Kolding 5. Februar.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Lübeck 2. Februar, ank. til Libau 4. Februar. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 4. Februar, ank. til Blyth 8. Februar.

Inga. Flandria, Hansen, afg. fra Grangemouth 6. Febr., best. til Hamburg. — Estonia, Fisker, afgik fra London 2. Februar, ankom til Blyth 4. Februar.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til London 4. Februar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra New Orleans 5. Februar, best. til Aarhus. — Flynderborg, Larsen, ank. til Lübeck 8. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Windau 5. Febr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Buenos Ayres 18. Januar. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Rosario 26. Januar, best. til Dublin. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Newcastle 27. Januar, bestemt til La Plata. — Rosenborg, Schmidt, ank. til Grangemouth 7. Februar. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Sevilla 8. Febr., best. til Glasgow. — Søborg, Nielsen, afgik fra Genua 4. Februar, best. til Sevilla. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Aarhus 3. Februar. — Stjerneborg, Hansen, afg. fra Riga 6. Febr., best. til Rouen.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Kbhvn. 9. Februar, best. til Boness. — Marselisborg, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Januar, best. til La Plata. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Genua 6. Februar. — Skodsborg, Schults, ank. til Savona 3. Febr. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Kbhvn. 1. Febr. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Newfahrwasser 7. Februar, bestemt til London. — Vordingborg, Petersen, ank. til Libau 31. Januar.

Neptun. Kallundborg, Lund, afg. fra Glasgow 4. Febr., best. til Genua.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Kjøbenhavn 9. Februar. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Korsør 7. Febr., best. til Methil. — Hermia, Sørensen, afg. fra Burntisland 5. Febr., best. til Kiel. — Alice, Hansen, ankom til Svendborg 8. Februar. — Bornholm, Petersen, ank. til Methil 9. Februar. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 9. Febr.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Blyth 8. Februar, best. til Helsingør. — I. N. Madvig, Madsen, afg. fra Hull 4. Februar, bestemt til Riga. — Hamlet, Schjødt, ankom til Newcastle 1. Februar. — Helge, Olsen, ankom til Blyth 8. Februar.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Pondicherry 23. Januar. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Moji 6. Februar. — Siam, Jensen, ank. til Mauritius 1. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Delagoa Bay 4. Februar.

Ærø. Enigheden, Svane, ankom til Methil 6. Febr. — Erindring, Hansen, ankom til Boness 8. Febr. — Energi, Nielsen, ank. til Methil 8. Febr.

Svensden & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Gambia 5. Febr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Gambia 8. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Kjøbenhavn 2. Febr. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Kbhvn. 7. Febr. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Rufisque 4. Februar. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Marseille 5. Febr. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Boness 5. Febr. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Cardiff 9. Febr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Aleksandria 2. Februar. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Penarth 2. Februar. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Rufisque 31. Januar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Newcastle 6. Febr., best. til Barcelona. — London, Bom, ankom til Aarhus 8. Februar. — Paris, Krogh, afgik fra Kbhvn. 10. Febr., best. til West Hartlepool.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Motril 21. Januar. — Wien, Brink, afgik fra Ergasteria 5. Februar, bestemt til Rotterdam.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Kbhvn. 8. Februar, best. til Grangemouth. — Kai, Hintze, ankom til Korsør 4. Febr.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ank. til Leith 8. Februar. — Erik, Steen, ankom til Libau 8. Febr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ankom til Messina 4. Februar.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til Havre 9. Febr.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Prins Valdemar, Beck, pass. Hirtshals 2. Februar, fra Caleta Cobora til Malmø. — Amete, Nielsen, afgik fra Montevideo 2. Februar til Falmouth. — Bertha, Nørholm, ankom til Terrovieja 31. Januar fra

Plymouth. — Wilhelmine, Warrer, afg. fra Houthmanns-Abrolhos 3. Februar til Melbourne. — Aalborg, Simonsen, ank. til Matupi 28. Januar fra Westport. — Nancy, Pedersen, passeret Eastham 1. Febr. fra Runcorn til Rio Grande. — Lenita, Clausen, ankom til Liverpool 7. Februar fra Laguna via Falmouth. — Aagot, Nørby, ankom til Santos 7. Februar fra Hamburg.

Svendborg. Standard, Rasmussen, ankom til Leith 2. Februar. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Boness 3. Febr. — Gæa, Møller, ankom til Bari 3. Februar. — Roska, Petersen, ankom til Farsø 4. Februar. — Ignats Breum, Hansen, ankom til London 2. Februar. — Capella, Hansen, ankom til Rye 4. Februar. — Erhardt, Larsen, ankom til Leith 4. Februar. — Ane, Rasmussen, ankom til Skelskør 5. Februar. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Gøteborg 6. Februar. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Morlaix 6. Februar. — Ruth, Falentin, ank. til Lossiemouth 6. Febr. — Cimbria, Nielsen, ank. til Methil 6. Februar. — Elise, Petersen, ankom til Kingslynn 7. Februar.

Ærø. Kromann, afgik 31. Januar fra Saffi bestemt til Cardiff. — Alma Marie, Jørgensen, pass. 7. Febr. Vlissingen paa Rejse til Antwerpen. — Juliane, Christensen, var til Ankers 31. Jan. i Hornbækbugten, paa Rejse fra St. Ybes til Carlshamn. — Hildur, Andersen, pass. 3. Februar Lizard bestemt til Kingslynn. — Norden, Rasmussen, ankom 31. Januar til Odense. — Thekla, Fabricius, ank. 5. Februar til Boness. — Atlantic, Rasmussen, ankom 5. Februar til Barbados. — J. Koføed, Andersen, afg. 5. Febr. fra Havre til Fort de France (Martinique). — Thea, Friis, sejlferdig 3. Februar i Wemyss, bestemt til Svendborg. — Skjold, Nielsen, ankom 5. Februar til Barry. — Lauritz, Folmer, ankom 8. Februar til Nakskov. — Caroline, Madsen, afgik 5. Februar fra Frihavnen til Assens. — Fred, Friis, ankom 7. Februar til Newcastle. — Hans, Folmer, ankom 8. Febr. til Helsingør. — Ærø, Christensen, ankom 8. Februar til Stockton on Tees. — Noah, Rosenbeck, ank. 8. Februar til Falmouth. — Diana, Hansen, ankom 8. Februar til Alloa. — Astræa, Svane, ankom 7. Februar til Falmouth f. O. — Nansen, Petersen, afgik 6. Febr. fra Laguna til Kanalen f. O. — Eos, Christensen, var 4. Februar sejlferdig i Dysart best. til Sandefjord (Norge). — Hildur passerede 5. Februar Dungeness for østg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. I Sommeren 1904 foretages Opmaaling mellem Søren Bovbjergs-Knob og Slugen og paa Horns-Rev.

Til Brug ved Opmaalingen udlægges forskellige Vagere. Disse er sorte og har Flag til Topbetegnelse.

Vagerne er Skibsfarten uvedkommende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Vrag i Østersøen. 54° 50' N. Br. 17° 50' Ø. Lgd. Vrag af en Damp, Skorsten og to Master over Vandet.

Sverrig. Skaane S.-Kyst. Sandhammaren. Det N.-lige Taarn ved Sandhammaren, der har tjent som Dagmærke, nedtages om kort Tid.

Ronneby. Fiskøren Lystønde, i Farvandet til Ronneby, er midlertidig inddragen.

Finland. Finske Bugt. Hangöudd Red. I Udhugningen, som angiver Indløbet til Hangöudd Red, er opført en Baake, som er midt i Udhugningen i N. 46° V. og S. 46° Ø. De yderste Grænser af Indsejlings-Vinklen er S. 33° Ø. og S. 54° Ø.

Kattegat og Skagerrak.

Vrag i Skagerrak. Den 21de Januar. 57° 25' N. Br. 8° 46' Ø. Lgd. En svær Mast med vedhængende Takkelage.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Paa V.-Siden af Indløbet til Fosnavaag, Søndmøre, er tændt en rød over en grøn Lanterne. Lanterneerne brænder som de øvrige Fiskerifyr.

Paa Storstenneset, Ø-Siden af Tromsøund, er tændt en rød Lanterne, der er skærmet N. og S. efter mod det Ø-lige Land.

Karmaundet. Kobbervig Ø. En 19 Fods Bo er funden 1½ Kbl. N. for Kaalefuen, Ø. for Kobbervig, hvor der i Kortet er angivet 5 Fv. 59° 17' 4" N. Br. 5° 19' 46" Ø. Lgd.

Tyskland. Weser. Geeste Munding. I Følge Telegram af 7de Februar 1904 fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde G. oven for Geeste Munding atter udlagt.

Holland. Zeegat van Terschelling. Boontjes. Lystønderne Nr. 1 og Nr. 6 i Boontjes er atter udlagt.

Vlie Red. Fyrskibet paa Vlie Red er atter udlagt.

Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Det S-lige Farvand lige over for Maassluis kan nu besejles med et Dybgaende af 21 Fod, Hoorn med 23½ Fod og Zuiden med 23 Fod.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. En rød og sort vandret stribet Klokkestønde er i 7 Fv. Vand udlagt tæt N. 10° Ø. for Vraget af Damperen „Kiowa“, fra Harding Ledge Stage i N. 34° V. og fra Point Allerton Bar Baake i N. 60° Ø.

I Boston Bay og Harbor er en Del af Lystønderne paa Grund af Isgang ombyttet med Spirtønder.

Long Island Sound. New Haven. En Skonnert ligger sunken 4½ Kml. S. 35° V. fra Fyret paa New Haven ydre Bølgebryder. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser hver 10 S., er i 8½ Fv. Vand udlagt ved Vraget.

New York. Long Island. Northport Bay. Lystønden ved Indløbet til Northport Bay er midlertidig inddragen for Is.

Fyrskibet „Sandy Hook“ S. Midten af Grunden, paa hvilken der er 5½ Fv., Middel Lavvande, ligger 2¼ Kbl. S. 16° V. fra Fyrskibet „Sandy Hook“. Inden for 10 Fv. Grænsen er Grunden 4 Kbl. i Diameter. Midten ligger paa 40° 27' 46" N. Br. 73° 50' 7" V. Lgd.

Delaware River. Marcus Hook. Marcus Hook Barre strækker sig til c. 5½ Kbl. fra Tønde Nr. 34.

North Carolina. Pamlico Sound. Northwest Point Shoal. Det røde, faste Fyr paa NV.-Pynten af Royal Shoal, c. 9 Kml. VNV. fra Ocracoke Fyr, er permanent slukket.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Mullet Key Shoal. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en sort Baake, der staar i 6 Fod Vand Ø. for Mullet Key, paa N.-Siden af den SV-lige Del af Tampa Bay. Flammens Højde: 37 Fod.

Lanternen, som vistes fra en Pæl paa samme Sted, er slukket.

Texas. Galveston. Heald Bank. Lystønden ved Heald Bank, c. 28 Kml. fra Indløbet til Galveston, ligger i 29 Fod Vand ¾ Kml. S. 41° V. fra 26 Fods Stedet, som er det Grundeste paa Banken.

Costa Rica. Limon. Molen i Limon Havn belyses elektrisk, Lyset kan ses 20 Kml., altsaa langt længere end Fyret paa Grape Cay. 10° 0' N. Br. 83° 1' V. Lgd.

Panama. Pinos Island. Naar Ankerpladsen N. for Pinos Island søges, maa stor Forsigtighed anvendes. Ankerpladsen i 9 Fv., som er angivet i Kortet, kan næppe naas sikkert med mere end 18 Fods Dybgaende.

Porto Rico Ø.-Kyst. Blake Shoal og Laja Shoal. En sort Stumpstønde, Blake Shoal South End Tønde Nr. 1 er i 10 Fv. Vand udlagt fra Cape San Juan Fyr i S. 63° Ø. og fra Cabeza de Perro Ø.-Kant i N. 26° Ø.

En rød Spidstønde, Blake Shoal North End Tønde Nr. 2, er i 6 Fv. Vand udlagt fra Cape San Juan Fyr i S. 68° Ø. og fra Cabeza de Perro Ø.-Kant i N. 24° Ø.

Den rød og sort vandret stribede Tønde, som laa ved Grunden, er inddragen.

En rød Spidstønde, Laja Shoal South End Tønde Nr. 2, er i 20 Fod Vand udlagt fra Cape San Juan Fyr i S. 2° Ø. og fra Cayo Palominos S.-Kant i N. 81° V.

En sort Stumpstønde, Laja Shoal North End Tønde Nr. 3, er i 20 Fod Vand udlagt fra Cape San Juan Fyr i S. 2° Ø. og fra Cayo Palominos S.-Kant i N. 78° V.

Den rød og sort vandret stribede Tønde, som laa ved Grunden, er inddragen.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I November 1903 kunde Skibe med et Dybgaende af 11, 1 Fod i 17 Dage passere Barren ved Rio Grande do Sul.

Argentina. Rio de la Plata. Chico Bank NV. Et Vrag ligger sunket midt i Løbet, lidt NV. for Chico Bank. 34° 42' 30" S. Br. 57° 37' 0" V. Lgd.

Tierra del Fuego. Le Maire Strait. Der er ikke mere noget Tilflugtsted i Good Success Bay saa lidt som i Thetis Bay, og der er intet Forraad for Skibbrudne. I de første Aar kan Skibbrudne dog faa Hjælp i det i Policarpo Cove strandede Skib „Andrina“, hvor der er Besætning om Bord. Skibet staar tørt paa Land.

Chili. Valparaiso. I Valparaiso er en grøn Kuglestønde med grøn Ballon udlagt ved Vrag paa følgende Steder, i 16 Fv. Vand 1¾ Kbl. N. 78° Ø. fra Fyret paa Passager-Molen, i 26 Fv. Vand 5½ Kbl. N. 62° Ø. fra samme Fyr, og i 24 Fv. Vand 1 Kbl. S. 30° Ø. fra den foregaaende. Den første Tønde ligger ved Uddybningsmaskinen „Holanda“, de to sidste ved Forenden og Agterenden af Damperen „Arequipa“. Der er Dybde nok til at sejle over Vragene, men man skal undgaa at ankre i Vragene.

Panama. Rancheria Island. En Grund, The Widow, som falder tør med Lavvande, ligger i Løbet mellem Rancheria Island og Afuera Island, 2 Kml. Ø. fra den sidstes Ø.-Ende. 7° 37' 30" N. Br. 81° 39' 30" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Cap Couronne. I 1904 ombyttes Cap Couronne Fyr med et rødt Fyr med Et-Blink hver 5 S., Blink ¾ S., Mørke 4/3 S. Lysævnen: 16 Kml. Flammens Højde bliver uforandret. Fyret formærkes N. for N. 54° V. Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, rødt, fast Fyr tændes paa Fyrtaarnets Galleri. Synsvidden: 4½ Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Italien. Capo Colonne (Nau). Capo Colonne Fyr er atter i Orden.

Algier. Bône. Den 10de Februar 1904 tændes paa Hovedet af S.-Molen ved Bône nye Forhavn et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyret er formærket over en Vinkel af 90°, hvis Midtlinie omtrent gaar over S.-Molens Midte.

Cap Ténés. Paa Cap Ténés oprettes en Semafor, hvis Kendingssignal er AKYT.

Mostaganem. Det vil vare længere Tid, før det hvide, faste Fyr paa Mostaganem N.-Moles Hoved atter kan tændes. En sort Tønde er udlagt ¼ Kbl. uden for Molens Yderende og afmærker Ruinerne af Molen. Den skal holdes om Bagbord for Indgaaende.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. West Volcano og Tse Le eller Square Island. Det hvide, faste Fyr paa West Volcano Island er ombyttet med et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 20 S., Lys 13 S., Mørke 2 S., Lys 3 S., Mørke 2 S. 30° 21' N. Br. 121° 51' Ø. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa Square Island er ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 8 S., Mørke 2 S. 30° 0' N. Br. 121° 45' Ø. Lgd.

Kiautschou Bugt. I Indløbet til Kiautschou Bugt er til Forsøg 5 røde Tønder i Linien fra Kap Jäschke til Ju Nui San Fyr, henholdsvis fra Kap Jäschke i N. 50° Ø., 2 Kbl., og i N. 1° V., 6 Kbl., samt fra Ju Nui San Fyr i S., 3 Kbl., i S. 84° Ø., 3 Kbl. og i N. 60° V., 2½ Kbl. Nogle af Tønderne i den indre Bugt inddrages om Vinteren. Den næsten færdige Mole ved Havnen ved Tsingtau hedder Mole I. og den Ø. derfor under Bygning værende Mole, Mole II.

Japan. Kiusiu N.-Kyst. Tsusima Muiri Wan. Et 1¼ Kbl. langt Rev med 2 à 5 Fv. Vand ligger ud for Kase Ura og strækker sig fra 34° 19' 10" N. Br. 129° 22' 50" Ø. Lgd. til 34° 19' 14" N. Br. 129° 22' 55" Ø. Lgd.

4 Fods Grunden Moroyasone ligger ud for Miura Wan NV.-Arm. 34° 20' 20" N. Br. 129° 22' 2" Ø. Lgd.

3¾ Fv. Grunden Kuni Zaki Reef ligger ud for Kuni Zaki og er mod NV. forbunden med Land. 34° 18' 37" N. Br. 129° 22' 40" Ø. Lgd.

Seto Uchi (Inland Sea). Telegraf-Tønderne ved Kablet fra Moji Saki Ø.-Side til Kysten N. derfor i Shimonoseki Strait er inddraget. 33° 57' 30" N. Br. 130° 56' 33" Ø. Lgd.

Honshu NV.-Kyst. Wakasa Bay. Ohama Harbour. En 2¼ Fv. Grund ligger i 7 Fv. Vand, 5¾ Kbl. S. t. V. ¼ V. fra Kuanja Jima (Kwanja Sima) V.-Pynt. 35° 30' 47" N. Br. 135° 38' 27" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. Februar 1904. — Dansk Sejlskibs-
rederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. (Sluttet). — Anlæg
til Lettelse for Sejladsen gennem Storebælt, særlig i Taage.
— Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land.
— Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibs-
efterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøben-
havns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Førster Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. Bredgade 36. Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Kjøbenhavns

Skipperforening

afholder den i Vedtægterne § 21 fastsatte ordenlige Generalforsamling Lørdag den 13, Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1903 vil ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 1/2-2 fra den 27. Januar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 19. Januar 1904.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND, ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS, BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS, also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Febr. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	81		81	82
Danmark	69 3/4	70-71	71	71 1/2
Norden	97 1/2	98-1/4	97 3/4	98
Kjøbenhavn	76 3/4	1/2-1/4	76	76 1/2
Carl	80	79-80 1/2	80 1/4	80 3/4
Dannebrog	87-1/4	-86 1/2	86 3/4	87
Skjold	53 1/4		53 3/4	54 1/2
Urania	19 1/2		19 1/4	19 3/4
Union	85 1/2	-1/4	85 1/2	85 3/4
Dampsk. af 1896			87	89
Østasiatiske	101-100 1/2	1-100	100	100 1/4
Østersøen	93	93 1/2	93 1/2	94
Nordsøen				
Vesterhavet			100	105
Dansk-russisk Dampsk.				
Cimbria			86	100
Inga			76	79
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...			36	50
Foren. Bugser-Selsk.	60-58		58	59
Gorm			89	90
Hejmdal			100	
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk. af 88			98	101
4 1/2% Østasias. Komp.			98	100
5% Norden			99	
Stats og Kredittforen. Obligationer.				
9% Stats amort.				
3 1/2% uopsig. Stats			98 3/4	100
3 1/2% Husejer Kreditk.	84 3/4	1/2-1/4	84	84 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	88 1/4	88	87 3/4	88 1/2
4% — — 2. Serie ..	93 1/2	93-92 1/2	92 1/2	92 1/2
4% — — 1. — ..			95 1/2	97
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.			87 3/4	88 1/2
4% — — 7 —	92 3/4		92 1/2	92 3/4
3 1/2% Landkreditk. 3 —			90 1/2	92
Aktier.				
Nationalbank	139		138 1/2	139 1/2
Privatbank	116 3/4	1/2-1/4	116 1/4	116 1/2
Landmandsbank	123	124 3/4	122 3/4	123
Handelsbank	129 3/4	1/2-1/4	128 3/4	129
Grundejerbank	112	111 1/2	111 1/4	112
Burm. & Wain	100		99 3/4	100
Helsingørs Jærnsk.				96
Sukkerfabr.	130 3/4	131 1/2	131 1/4	131 1/2
Bryggeri Aktier	119	117 1/2	117 1/2	117 3/4

Vekselkurser d. 9. Februar 1904.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.25	18.21
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Februar 1904.

Russiske Noter	—
4% Russiske Consols	92.00
3 3/10% — Boden Kredit	91.00
5% Mexikanske 1899.	101.30
5% Rumænske Stats	99.00
4% — — 1890	88.75

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

Foren. Dampskibs. 12,000, „Carl“ 62,000, „Urania“ 8,000, „Østasiatisk Comp.“ 44,000, „Danmark“ 30,000, „Norden“ 68,000, „Kjøbenhavn“ 54,000, „Dampsk. 1896“ 2,000, „Dannebrog“ 48,000, „Skjold“ 6,000, „Union“ 32,000.

Møller & Rée,
Bankforretning. 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejsæværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Esbjerg.	<p>Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde.</p> <p>Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr linier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.</p>	<p>Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.</p>	<p>Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.</p>	<p>Losning og Lastning besørges af her værende Firmaer til faste Priser.</p>	<p>Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhalingssplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærmerer Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Ophalingspladser. Køhalingssplads for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton : Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

LANDMANDSBANKEN

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: "DRYDOCKS", BLYTH.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Fredag den 19. Februar Kl. 7 Eft. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af 2 Revisorer.

Bestyrelsen.

Skonnert til Salg.

Paa Grund af Førerens Død er Gaffelskonnert „Albertine“, beliggende ved Arnis i Slesvig, til Salg. Fordring 6,500 Kr. Skibet er bygget 1880 i Ziegenort, har Klasse $\frac{3}{8}$ G. 11. til December 1904, stor 168,7 Cm. 59,56 R.-T. Netto, laster 2200 Centner død Vægt 33 P. Std. Træ. Skibet er i en fortrinlig Stand, har godt Inventar og en god Sejler. Nærmere ved

Kaptajn J. F. Mathiessen
Arnis i Slesvig.

Skonnert

„Niord“ af Middelfart, 81⁹⁷/₁₀₀ Reg.-Tons, laster 150 Tons d. w., 50 Std., beliggende i Vejle, er i kort Tid billig til Salg ved Henvendelse til

P. Madsen, Middelfart.

Skib til Salg.

Jagt „Marie“ af Odense, 26 Netto Reg.-Tons, 1050 Centner d. w., er til Salg. Skibet ligger i Odense Havn.

Friis & Sørensen
Skibsmæglere, Odense.

Jagtgalease „Marie“ af Kjøbenhavn, 20 Tons, laster 1300 Ont. Første Klasses Sejler, bygget med stor Luge til Stenfiskeri, er til Salg. Nærmere ved Ejeren, J. Christiansen, Aarhusgade Nr. 96, 1. Sal, Kjøbenhavn Ø.

Galease til Salg.

Begrundet paa Alderdom er Galeasen „Johanna Frederikke“, 47 R. T. og 100 T. Dødvægt, billigt til Salg.

H. Hermansen
Bombebøssen, Christianshavn.

Flere Skibe til Salg

ladende 800 à 1600 Centner, nyere og ældre. Ogsaa nogle større Skibe haves til Salg.

Aage Bruhn
Havnegade 47 A. Kjøbenhavn K.

Skibe til Salg.

Bark 320 register, klasse A1 2. 3 L. 175 stds. høvellast.
Brig 210 register, klasse A. 2* 2 N. 125 stds. høvellast.
Henvendelse:

Hansen & Schiølnér,
Christiania.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Astundas köpa

en lastångare, trä eller järn, sjögående och stark lastande c. 100 Tons d. w. — Pris, beskrifning och öfrige uppgifter, torde insändas till Gumælii Annonsbyrå, Göteborg, under märket „Ångbåt“.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,
Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks Cardiff og Barry Dock
Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“
Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.
Postkontor 521 " " 15 "

Flydedokken i Svendborg
 Aktieselsk. Carl Axelsen's Jærnstøberi og Maskinfabrik
 (Grundlagt 1838). Telefon 76.
 Alt Skibsarbejde udføres,
 delige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere havest altid disponible
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til
 Skibsbrug henhørende.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
 eneste Fabrikant at

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 Leverandør til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.
 Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
 Telefon 3994.
 Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
 Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Kongens Nytorv 20. **TOPP & LARSEN**, 1. Klasses Skræderi.
 (Bodeckers Ejendom).

Civildragter og Uniformer. Engelske Stoffer og Snit.
Moderate Priser.

(Som Nyhed) Ægte blaa Chiviot Klædning fra 45 Kr.

**MODERN PLANT FOR
 QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
 Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
 COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen**.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
 Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
 formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
 fogderne.

Joh. Fønss's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens
 Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.



Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
 bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
 Lodsvesenet, Vandbygningsvæ-
 senet, Toldvesenet,
 Forenede Dampskibs Selskab,
 Forenede Bugser Selskaber,
 Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } Skræderi og
 fuldstændig } Herreekvipering.

Uniformer, garanteret 1ste
 Klasses Varer og Syning.
 Uniformeffekter, fuldstændig
 Søekvipering.
 Uniformshuer i flere Kvali-
 teter.
 Normal Underbeklædning,
 prima Varer.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Februar 1904.

11. Aarg.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

De Danske Conservefabriker.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserver
og Skibsproviant.

Specielt anbefales:

**Bedst &
billigst.**

NESTLES MÆLK

Sukret og usukret.

Aarelang Erfaring for Holdbarhed.

Enhver Daase sælges med Fabrikens fulde Garanti.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —

tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familiefor-
sikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer
til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Søfarende med
Hensyn til Rejser.

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med
Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles ber-
edvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskafte 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

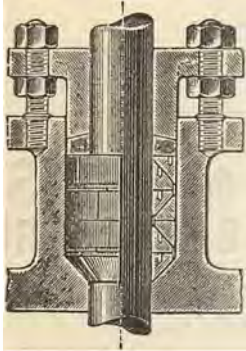
Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Howaldtswerke, Kiel.

Gæbr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.
Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{egte,} skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og ^{patrykt} selve Omelagspapiret.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

LANDMANDSBANKEN

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preleler, Kjøbmagerg. 13.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlægt japanesisk Naaletræs-Papir. Forbinder Blæst og Koldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger haves.
Faaes i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreklædningssalgsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Traffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Kjøbenhavn, d. 18. Februar 1904.

Paa forskellig Vis har en Krig som den, der nu er udbrudt mellem Rusland og Japan, Interesse for alle søfarende Nationer. Dels foranlediger den jo som Regel en i hvert Fald forbigaaende Opgang for de fleste i Skibe anbragte Værdipapirer, hvilket ogsaa har bekræftet sig ved den sidst forløbne Uges Noteringer paa de ledende Børser og ogsaa paa Kjøbenhavns Børs. Om denne Opgang vil vise sig begrundet i de faktiske Forhold, det vil sige om Krigen vil fremkalde en gennemgribende og nogenlunde stabil Bedring af Fragtforholdene, det er endnu et aabent Spørgsmaal. Dels kan Krigen jo gribe dybt ind i de nevtrale Staters Skibsfart ved de Bestemmelser, de krigsførende Magter træffer overfor de øvrige Staters Skibe, og denne Side af Sagen har straks fra Krigen Begyndelse Krav paa Opmærksomhed. Vort Udenrigsministerium har, som det vil ses af omstaaende Bekendtgørelse, med prisværdig Hurtighed offentliggjort de Regler, som danske Handlende og Søfarende vil have at iagttage under Krigen, og Ministeriet vil sikkert supplere denne Bekendtgørelse med de Regler, der efterhaanden bliver Anledning til at give. Denne Bekendtgørelse omhandler bl. a. to af de Spørgsmaal, der paa kræver mest Interesse, nemlig om de krigsførende Magter har tiltraadt Pariser-Søretsdeklarationen af 1856, og om hvad der skal forstaaes ved Krigskontrabande. De samme Spørgsmaal er Genstand for Behandling i en ledende Artikel i „Shipping Gazette“, som vi ligeledes omstaaende gengiver. Det vil ses, at der med Hensyn til det første Spørgsmaal er en Uoverensstemmelse mellem Ministeriets Bekendtgørelse og „Sh. Gaz.“, idet det engelske Blad mener, at Japan ikke er bundet af Pariser-Deklarationen. Dette er dog vistnok en Misforstaaelse, idet Japan, der ganske vist ikke var blandt de Stater, der i 1856 underskrev Deklarationen, senere har givet den sin Tilslutning. At Japan skulde fravige dette Standpunkt, synes der ikke at være Grund til at formode. Pariser-Deklarationen, der er af saa stor Betydning for de nevtrale Staters Skibe, har vist sig at kunne have Virkninger endog for Stater, der ikke er bundne af den; i 1898 erklærede saaledes Nordamerika, da Krigen mellem det og Spanien var udbrudt, at det vilde respektere Pariser-Deklarationen, skønt det ikke havde tiltraadt den, og Spanien, der heller ikke havde tiltraadt den, afgav en Erklæring, der dog i det væsentlige respekterede den. Japan, der altsaa, saa vidt vi kan se, er bunden til Deklarationen i samme Grad som de øvrige Magter, der har tiltraadt den, kan næppe her gaa sin egen Vej. Langt større Vanskeligheder synes det andet Spørgsmaal, om hvad der indbefattes under Krigskontrabande, at kunne berede. Ministeriets Bekendtgørelse nævner de Genstande, der utvivlsomt er Krigskontrabande, men dette Begreb er iøvrigt saa elastisk, at de krigsførende Magter kan fortolke det saa nogenlunde, som de vil. Og det Spørgsmaal, der her er af størst Interesse for den danske som for mange andre Landes Skibsfart, er det, om Kul vil blive anset for Krigskontrabande, hvorved danske Skibe altsaa vil blive hindrede i at føre Kul til russiske Havne. Betydningen af den Besvarelse, dette Spørgsmaal vil faa, fremgaar noksom af „Sh. Gaz.“s

omstaaende Artikel. Der foreligger herefter et, som det synes autentisk, Telegram fra Japans Hovedstad Tokio om, at det japanske Marineministerium har erklæret Kul for Krigskontrabande. Bekræfter dette sig, er Muligheden for, at Krigen vil faa ret vidtrækkende Følger for vor Skibsfart, forøget i ikke ringe Grad.

Af et Cirkulære, som Norges Søfartskontor har udsendt til Skibsredere og Skibsførere, hidsætter vi efter „Norges Søfartst.“ følgende:

„De mange Eksplosioner, som er indtruffet om Bord i kullastede Fartøjer, ofte ganske kort Tid efter at Lugerne er blevne skalkede, har foranlediget det engelske Board of Trade til at tage Skridt til at nægte ogsaa fremmede kullastede Fartøjer, der ikke er udstyrede med den fornødne Ventilation for Lasterummene, at afsejle, idet saadanne Skibe anses for at være uforsvarlig lastede i Henhold til Merchant Shipping Act § 462.

Konsulen i Leith og Generalkonsulen i London har henledet Opmærksomheden paa dette Forhold og fremhæver, at det er langt fra usandsynligt, at Stopning af saadanne mangelfuldt ventilerede kullastede Fartøjer vil finde Sted, i Særdeleshed naar Skibsføreren er vidende om Bestemmelsen og har haft rummelig Tid til at anskaffe de nødvendige Ventilationsrør.“

Hertil følger Søfartskontoret nedenstaaende Anvisning til Ventilation af Lastrum:

Alle Skibe, der i udenrigs Fart fører Kul eller andre gasholdige Stoffer, bør være forsynede med mindst to (2) Ventilationsrør til hvert Lastrum. Til Rum, hvori der kan lastes mere end 1500 Tons, bør der anbringes mindst tre (3) Ventilationsrør.

Til Lastrum paa indtil 600 Tons d. w. bør Rørene være af 9 Tommers Diameter; fra 600 til 1000 Tons d. w. 12 Tommers Diameter; fra 1000 til 1500 Tons 15 Tommer, og for større Rum indtil 18 Tommers Diameter.

Disse Diametermaal kan reduceres, hvis man ønsker at anbringe flere Rør end her anført.

Rørene bør være af Jærn eller Staal, og i saa Tilfælde bør Rør af 9 Tommers Diameter være mindst $\frac{3}{16}$ Tomme tykke; større Rør af forholdsvis tykkere Materiale. De maa være fæstede til Dækket ved Hjælp af en Vinkelring, som er klinket til Røret og forsvarlig boltet til Dækket.

Mindst et af Rørene i hvert Rum maa være forsynet med Hætte, som kan forarbejdes af tyndere Materiale. Højden til Underkant af Hættens Aabning bør ikke være mindre end 5 Fod over det Dæk, hvortil Ventilationsrørene er fæstede. Hvis de er anbragte ved Overbygning eller Brodæk, bør Højden være 5 Fod over saadan Overbygning eller Brodæk, og de maa i saa Tilfælde være fæstede til disse paa en forsvarlig Maade. Det andet eller de andre Rør kan være forsynet med Skruelaag, og kan være lavere end Hætterørene, dog ikke under $2\frac{1}{2}$ Fod høje.

Rørene bør være anbragte ved modsatte Ender af Rummet eller saa langt fra hinanden som muligt. Hætterøret bør helst anbringes i Rummets Agterkant. Naar det kan ske, uden at Rørenes Nytte i større Grad forringes, bør de selvfølgelig placeres paa de mod Søen mest beskyttede Steder.

Ethvert Ventilationsrør maa, naar det er nødvendigt, kunne tættes forsvarlig.

Ogsaa Kulkasser og Reservekulkasser bør være tilstrækkelig ventilerede.

Det meddeles fra Nordamerika, at der til Kongressen er indleveret et Forslag om at bevilge 175,000 Dollars til Anskaffelse af et Fartøj, specielt indrettet til Fjernelse og Uskadeliggørelse af drivende Vrag i Atlanterhavet.

Det er nu 14 Aar siden den internationale maritime Kongres i Washington første Gang overvejede denne Sag, og i dette Tidsrum er der Aarsag til at befrygte, at i hvert Fald nogle af de Fartøjer, der er angivet som forsvundne, er stødt paa flydende Vrag paa deres Vej over Atlanterhavet og derved gaaet under.

De fleste af disse drivende Vrag er forladt paa den amerikanske Side, og da mange af dem er trælastede, kan de flyde meget længe omkring, før de synker, i nogle Tilfælde indtil tre Aar. De værste Vrag er naturligvis de, der flyder i Vandoverfladen; thi saadanne kan selv ikke den mest paapasselige Udkigsmand faa Øje paa, mørkt og taaget, som det ofte er i det nordlige Atlanterhav.

Det paa Kongressen foreslaaede Beløb er ikke særlig stort, og det er at haabe, at Kongressen vil bevilge det uden unødigt Venten.

Der er noget i høj Grad nedslaaende i den Tanke, at en moderne transatlantisk Passagerbaad, der er godt bygget, vel udhalet og maaske med Hundreder af Mennesker om Bord, kan blive delvis ødelagt eller maaske endog gaa til Bunds ved et Sammenstød med en eller anden forladt, trælasket Bark, der er saa gammel, at den næsten maa surres sammen for ikke at skilles ad.

I Forbindelse med ovenstaaende vil en af „Hydrographic Office“ i Washington i Februar (Pilot Chart) udgiven Statistik over Forlis og Havarier, der skyldes Sammenstød med drivende Vrag i Nordatlantehavet, formentlig være af nogen Interesse. Denne Statistik, der omfatter Tidsrummet 1893-1903, ledsages af et Kort med Angivelse af de Punkter, hvor Kollisionerne har fundet Sted, for saa vidt dette har kunnet oplyses; af Kortet fremgaar det, at den amerikanske Side af Havet og da navnlig Kyststrækningen fra New York til Southport har et overvældende Procenttal af de samlede Havarier at opvise. Selve Havarierne deles i tre Klasser: Total Forlis, større Havarier og Smaahavarier. Af totale Forlis findes i den nævnte Periode dog kun to, nemlig Skonnerten „Red Wing“, der d. 19. November 1896 efter et Sammenstød med Vrag sank c. 60 Kml. Syd for Pensacola, og Damperen „Veendam“, der sank efter en lignende Kollision d. 6. Februar 1898 paa 49° 35' N. Brd. og 20° 1' V. Lgd. Af større Havarier, hvoriblandt „Oscar II“ d. 18. Febr. 1903, 51° 12' N. Brd. 35° 8' V. Lgd., forekommer imidlertid i det samme Tidsrum ikke mindre end 38 og af Smaahavarier 11.

Forandring i Bestemmelserne om Dækslast i Kanada. I Følge Indberetning fra Konsulatet i Quebec er de kanadiske Bestemmelser om Dækslast forandret saaledes, at Sejlskibe i Tidsrummet fra 1. Oktober til 16. Marts og Dampskibe i Tidsrummet fra 12. Oktober til 16. Marts paa Kystfart paa Kanada, fra Kanada til Storbritannien og Irland eller til evropæiske Havne nordenfor Kap Finisterre (Middelhavshavne undtaget) som Dækslast ikke maa føre:

- 1) Tømmer eller Planker af Pitchpine, Eg, Alm eller andet tungt Træ;
- 2) ikke mere end 5 Reservespir;
- 3) Bord, Battens eller andre lettere Trævarer i større Højde end 3 Fod over Dækket.

(Norges Sjøfartst.)

Ny svensk Dampskibslinje. For kort Tid siden er der i England for svensk Regning bestilt 2 store Dampere, der skal indsættes i Ruten Gøteborg—Sydafrika. Damperne, der hver er paa 5500 Tons, skal fremme den svenske Træeksport til Sydafrika. Hvis Foretagendet lykkes, er det Meningen at indsætte endnu 2 Dampere, hvorved Forbindelsen vil kunne opretholdes med en Damper maanedlig fra Sverrig.

Den paa andet Sted i Bladet anførte Opfordring til danske Sømænd angaar, som det vil ses, en med den engelske Regering truffen Aftale, hvorved der er aabnet danske Søfolk i Tjeneste paa engelske Skibe en særdeles nem Adgang, til at faa Penge hjemsendt til Danmark fra Havne i Storbritannien og Irland. Denne ny Ordning slutter sig som et Tillæg til den siden 1. September 1902 bestaaende Ordning af gratis Pengehjemsendelse for danske Søfolk gennem Konsulaterne i de vigtigste fremmede Havnestæder. Fordelen ved den ny Ordning er den, at Sømændene ikke behøver selv at henvende sig til Konsulatet for at faa Pengene hjemsendte, men kan aflevere dem til den engelske Embedsmand der afmønstrer ham, eller som kommer om Bord paa Skibet for at modtage de Hyreforskud, Mandskabet maatte ønske hjemsendte.

Fra Liverpool meddeles det os, at derboende Skibshandler Rasmus C. H. Skafte fornylig er afgaaet ved Døden. Den Afdøde, der naaede den høje Alder af 80 Aar, kunde lige til det sidste passe sin Forretning, som han har drevet gennem et halvt Aarhundrede.

Højesteretsdom

af 2. Februar 1904.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 10. Juni 1903 tilkendtes der Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise Kr. 60,000 i Bjærgeløn for at have taget Bremerdamperen Köln af Grund paa Schönheyderpullen. Med Hensyn til de nærmere Omstændigheder kan henvises til „Dansk Søfartstidende“ Nr. 27 for d. 2. Juli 1903, medens her kun skal nævnes følgende: Skibet kom paa Grund d. 1. September Kl. 10¹/₂ og kunde trods gentagne Anstrængelser med Varpning og Brug af Maskinen ikke komme flot; Folk fra Land kom om Bord, og der udkastedes 15 Tons Bunkerkul og 25 Tons ildfaste Sten, ligesom der stadig gjordes Forsøg paa at varpe og arbejde Skibet flot; et Forsøg, som Postdamperen d. 2. September gjorde paa at bringe Hjælp, blev uden Resultat, og Kl. 5 d. 2. September ankom paa Foranledning af Svitzers Bjærgningsentreprise den tyske Bjærgningsdamper „Rügen“, medens Svitzers egen Damper „Helsingør“ ankom samme Aften Kl. 10. Efter at Kontrakt var afsluttet, hvorefter Bjærgelønnen skulde afgøres af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, lossedes 100 Tons Ladning over i „Rügen“; „Helsingør“ slæbte derefter hele Natten, og d. 3. September Kl. 5¹/₄ Morgen kom Skibet af Grunden. Skibets Bund var en Del beskadiget, og efter en foreløbig Tætning afgik det under Bistand af „Helsingør“ til Warnemünde. Værdien af „Køln“ og dens Ladning var c. Kr. 600,000.

Under Grundstødningen var Vinden østlig med ringe Kuling, og Strømmen vestgaaende.

Firmaet C. K. Hansen, der optraadte paa Kølns Vegne, blev af Svitzers Bjærgningsentreprise, der tillige optraadte for „Rügens“ Rederi, søgt til Betaling af Bjærgeløn, der skulde fastsættes af Retten, men som efter Entreprisens Mening burde sættes til Kr. 75,000. C. K. Hansen mente derimod, at Bjærgelønnen burde fastsættes til Kr. 25,000.

Sø- og Handelsretten fastsatte Bjærgelønnen til Kr. 60,000 under Hensyn til, at Køln havde været i en farlig Stilling, og til, at den næppe uden den ydede Hjælp vilde kunne være kommet flot.

Denne Sø- og Handelsrettens Afgørelse blev af C. K. Hansen appelleret til Højesteret, hvor Sagen procederedes d. 1. Februar.

For C. K. Hansen mødte Højesteretsadvokat Halkier, der efter at have gengivet Sagens faktiske Omstændigheder kritiserede Sø- og Handelsretsdommen og søgte at vise, at Køln ikke havde været i en særlig farlig Situation, idet Vejret hele Tiden havde været godt, og Skibet havde kunnet komme af ved at kaste Ladning over Bord. Det havde været urigtigt af Kølns Fører at modtage den tilbudte Assistance, og for denne Fejl maatte der naturligvis betales, men den tilbudte Bjærgeløn af Kr. 25,000 var mer end nok. „Rügen“ havde intet udrettet, og „Helsingør“ havde udrettet meget lidt. Advokaten kritiserede stærkt Svitzers Bjærgningsentreprise og dens Forlangende om Kr. 75,000 i Bjærgeløn; han paastod Vederlaget fastsat til Kr. 25,000 eller i al Fald nedsat efter Rettens Skøn.

For Svitzers Bjærgningsentreprise mødte Højesteretsadvokat Arntzen, der paastod den indankede Dom stadfæstet. Bjærgeløn maa afgøres efter et Skøn; som Maksimumsgrænse sætter Loven $\frac{1}{3}$ af det bjærgedes Værdi, hvilken Grænse dog i særlige Tilfælde kan overskrides, hvor det bjærgedes Værdi er særlig ringe, eller Bjærgningen forbunden med særlig Fare. I nærværende Tilfælde, der var afgjort af Sø- og Handelsretten paa samme Maade som mange andre lignende Sager, var Bjærgelønnen kun c. 10 % af det bjærgedes Værdi. Schönheyderpullen var en farlig Grund med stærkt vekslende Bund, snart Sten, snart Sand. Køln løb op paa Grunden med stærk Fart og stod haardt paa Stengrund; Skibet var læk, og det fremgik af Kaptajns Rapport, at der efter hans Mening var Fare for Skib og Ladning. Det var uden Grund, at Modparten havde udtalt sig nedsættende om det udførte Arbejde. „Rügen“ og „Helsingør“ havde været i Virksomhed i omtrent 2 Døgn; Gjedsler—Nysted Bjærgelav havde været beskæftiget ved Bjærgningen med 52 Mand. Efter at have omtalt den store Betydning, det har for Søfarten i det hele, at der findes et Bjærgningsselskab som Svitzer med et saa stort Apparat, der kan være rede til Hjælp i en Fart, og hævdede, at der ved Bjærgelønnen fastsættelse burde tages Hensyn hertil og til Entreprisens store Omkostninger, indstillede Taleren den indankede Dom til Stadfæstelse.

Højesteret stadfæstede den indankede Sø- og Handelsretsdom og tillagde Svitzers Bjærgningsentreprise Kr. 300 i Sagsomkostninger.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. $\frac{50}{1903}$, afsagt d. 11. Febr. 1904. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Hecksher & Søn paa S/S Woglindes Vegne.

Paa en Rejse fra Odessa til Kalmar med Rug og Hvede grundstødte Damperen Woglinde d. 9. Maj Kl. $7\frac{1}{4}$ Form. i Østersøen paa omtrent $54\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Brd. og $11\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. Lgd., saaledes at den havde Wittensgrund i c. $2\frac{1}{4}$ Kvartmils Afstand i misv. N. t. O. Damperen, der stak 18' 4" for, var løbet op paa Grunden, saaledes at der forude kun var 16' til 17', 17-18' midtskibs, medens Agterskibet laa flot. Bunden var Sand og Ler med flere Stenrøser og enkelte store Sten. Vinden var østlig med Styrke 5, der dog efterhaanden aftog, og d. 12. Maj gik Vinden vestlig; Strømmen kom i de Dage fra NO. med Styrke af 1 til 0.

Svitzers Bjærgningsdamper Helsingør ankom d. 9. Maj Kl. 6 Eftmd. til Strandingsstedet, og der blev straks afsluttet Kontrakt om at bringe Damperen af for en Betaling, der skulde fastsættes ved Voldgift, eventuelt ved Retten. Bjærgningsentreprisens Damper Skandinavien ankom Kl. $7\frac{1}{2}$, og begge Bjærgningsdampere førte Staalsløbere om Bord i Woglinde og begyndte at slæbe Kl. $9\frac{1}{2}$, medens Damperens egen Maskine hjalp til. Slæbningen fortsattes til Kl. $4\frac{1}{2}$ om Morgenen d. 10. Maj, da man standsede for at skaffe Lægttere til Losning. Man erfarede imidlertid, at Entreprisens Damper Em. Z. Svitzer var under Vejs med to Lægttere, hvorfor man nærmere undersøgte Grunden og fjernede nogle Sten, hvorefter de to Bjærgningsdampere slæbte fra Kl. 3— $5\frac{1}{2}$ Eftmd., dog uden Resultat. Kl. $5\frac{1}{2}$ ankom „Em. Z. Svitzer“ med to Lægttere, i hvilke der overlossedes Korn med Hjælp fra 40 Mand fra Syd-lolland. Den 11. Maj Kl. 4 Morgen var der losset 200 Tons. Kl. $4\frac{1}{2}$ begyndte Woglinde at dreje lidt til Styrbord, og Kl. 5 lykkedes det at slæbe den flot, hvorefter den af to af Bjærgningsdamperne slæbtes ud i dybt Vand og derefter af disse ledsagedes til Gjedsler, hvor den efter at være undersøgt af Dykker, indtog den i Lægttere lossede Ladning og fortsatte sin Rejse til Kalmar.

Gennem Hecksher & Søn fordrede Woglinde i rette Tid Bjærgelønnen fastsættelse indbragt for Retten, og Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise indstævnedes derfor nævnte Firma og paastod sig tilkendt i Bjærgeløn Kr. 90,000 med Renter og Sagsomkostninger. Indstævnte har herimod gjort gældende, at Bjærgelønnen ikke bør fastsættes til mere end det, der af dem er blevet tilbudt, nemlig Kr. 40,000 uden Renter, og at Sagsomkostninger tillægges dem.

Woglindes Ladning havde en Værdi af Rm. 350,000, Fragten udgjorde Rm. 32,000. Skibet havde efter de indstævntes Ansættelse, der støttedes paa en i Newcastle sidst i Maj 1903 foretagen Vurdering, en Værdi af Rm. 400,000; herimod hævdede Entreprisen, at Værdien kunde sættes til Rm. 500,000, for hvilket Beløb Damperen formentlig var forsikret.

Selv om nu Værdien af Woglinde og dens Ladning kun sættes til det lavere Beløb Kr. 705,000 (ikke som af Bjærgerne paastaaet Kr. 790,000), findes Bjærgelønnen dog i nærværende Tilfælde, naar henses til samtlige de Omstændigheder, som derved bliver at tage i Betragtning, at burde fastsættes til Kr. 75,000 med Renter, hvorhos der bør betales Sagsøgeren Kr. 200 i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. No. $\frac{3}{1904}$, afsagt d. 10. Febr. 1904. Styrmand L. J. Monk Petersen mod Kaptajn Chr. Jørgensen som Fører af Dampskibet Vera.

Styrmand P., der havde været paamønstret Damperen Vera i Henhold til Søloven, blev i December 1903 afmønstret og forlangte da Godtgørelse for sit Overarbejde ved Lastning og Losning paa Søn- og Helligdage. Kaptajnen nægtede dette, og Styrmanden anlagde derefter Sag til Betaling af denne Godtgørelse for Overarbejde, hvilken Parterne enedes om at ansætte til Kr. 40. Naar Kaptajnen har nægtet at betale en saadan Godtgørelse er dette begrundet paa, at han mener, at der overhovedet ikke tilkommer Styrmandene Over-

arbejdspenge*). Spørgsmaalet har ikke tidligere foreligget til retslig Afgørelse, hverken efter at Sølovens § 96 er traadt i Kraft, eller før den Tid, da den tilsvarende Bestemmelse var bleven indført ved § 38 i Lov af 23. December 1866 om Disciplin i Handelsskibe. Der kan ikke udledes nogen bestemt Besvarelse af Spørgsmaalet deraf, at Kap. IV, i hvilken § 96 findes, omfatter Skibsmandskabet i sin Helhed, altsaa ogsaa alle Skibsofficerer undtagen Skipperen; Spørgsmaalet findes dermed at maatte afgøres efter Forholdets Natur, idet det maa blive afhængigt deraf, om Bestemmelser i Søloven, i hvilke Styrmand og Officerer ikke udtrykkelig er nævnt, men Udtryk som „Mandskab“ er brugt, vil være at bringe til Anvendelse paa hele Skibets Besætning undtagen Skipperen, eller om Styrmand og Skibsofficerer er undtagne derfra. Naar henses til, at Styrmandene og Maskinmestrenes Løn er adskillig højere end de øvrige Søfolks og beregnes anderledes, ligesom deres Arbejde ved Lastning og Losning i det hele er af en nogen anden Karakter end det øvrige Mandskabs, og deres Stilling i det hele er saa forskellig fra dettes, finder Retten ikke at det kan antages at have været Meningen med Sølovens § 96, at den kan fordres bragt til Anvendelse for dem*).

Styrmand Monk Petersens Paastand kunde derfor ikke tages til Følge, og Kaptajn Jørgensen frifandtes for hans Tiltale.

Dom i S. S. No. 16/1904, afsagt d. 10. Febr. 1904. En Kok udmønstret med Skonnert Lyø af Thurø, rømte fra Skibet i Nærheden af London, fordi han efter sigende blev ilde behandlet af Styrmanden. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 7/1904, afsagt d. 27. Januar 1904. Overretsprokurator Nissen som Aktor mod Arrestanten P.

Efter Ordre fra Kjøbenhavns Politi var der anlagt Sag mod Arrestanten P. for Rømning med Hyre. Overretssagfører Bentzen var beskikket som Defensor. Ved P.s egen Tilstaaelse og det iøvrigt under Sagen fremkomne var det godtgjort, at han d. 23. November 1903 havde ladet sig forhyre med Galeasen Otto af Aarhus, og at han paamønstredes som Ungmand med en maanedlig Gage af 25 Kr., hvoraf han straks fik 12 Kr. i Forskud. Han fik samtidig Tilladelse til at gaa i Land for at skaffe sig noget Tøj, men skulde komme om Bord straks igen. Han kom imidlertid i Selskab med Kammerater og svirede Pengene bort, hvorefter han, der trods sin berusede Tilstand godt vidste, hvad han gjorde, besluttede sig til ikke at gaa med Skibet, hvorfor han blev borte fra dette og ikke senere viste sig. Skipperen anmeldte ham til Politiet, der fandt ham d. 22. December 1903.

Vedkommende Ungmand er født i 1882 og har oftere været straffet; sidst for Betleri med Tvangsarbejde i 12 Dage, tidligere efter Straffelovens § 228, en anden Gang efter § 253, begge Gange med Fængsel paa Vand og Brød i 2 × 5 Dage. Han blev nu straffet efter Sølovens § 300 smhldt. med Straffelovens § 251 med Fængsel paa Vand og Brød i 3 × 5 Dage, samt tilpligtet at udrede Sagens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere, 20 Kr. til hver. Om Erstatning har der ikke været Spørgsmaal under Sagen.

Dom i S. S. No. 11/1904, afsagt d. 3. Februar 1904. En Ungmand, udmønstret med 3-mastet Skonnert Debora af Marstal, rømte d. 21. Juli 1903 efter Skibets Ankomst til Sundsvall uden særlig Grund. Dømt i Henhold til

Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger til det offentlige.

Overrettsdomme.

Kaptajn R. Schultz som Fører af Dampskibet „Senator Krüger“ af Wismar mod Aktieselskabet Hasle Klinker og Chamottestensfabrik.

Senator Krüger, hvis Lastedrægtighed i Certepartiet er opgivet til ca. 550 Tons, medens Nettodrægtigheden kun skal udgøre 230—240 Registertons, indtog i Hull en Ladning Kul bestemt til det nævnte Firma i Hasle. Ladningen skulde i Følge Certepartiet tages ved Skibetsiden „for Købmandens Regning og Risiko, saa hurtigt, som Kaptajnen kan afskibe“ regnet fra det Tidspunkt, da Damperen var rede til at losse, og hvis Damperen opholdtes ud over denne Tid, skulde der betaales 10 sh. for hver løbende Overliggetime.

Torsdag d. 1. August Kl. 6 Morgen blev Skibet fortøjet ved Kajen i Hasle Havn, og Kl. 9 Formiddag paabegyndtes Losningen, der fortsattes til Kl. 7 Eftermiddag med de Afbrydelser, der bevirkedes ved Arbejdernes Maaltider. Fredag og Lørdag lossedes der fra 6 Morgen til 7 Aften, og, efter at Arbejdet havde hvilet om Søndagen, fuldendtes Losningen Mandag d. 5. August Kl. 12,15 Eftermiddag. Føreren indgav, forinden han afsejlede, til Notarius publicus Rekvisition om Optagelse af Protest for at forbeholde Rederiets Ret til Erstatning, fordi Skibet ved Losningen var opholdt længere end til Lørdag Eftermiddag, og denne Protest blev samme Dag nedlagt for Fabriken.

Føreren anlagde derefter Sag ved Hasle Søret og forlangte af Fabriken at faa i Erstatning for Overliggetid fra Lørdag Eftermiddag Kl. 7 til Mandag Eftermiddag Kl. 1, eller 42 Timer, £ 21 med Renter fra Stævningens Dato.

Ved Hasle Sørets Dom blev det indstævnte Aktieselskab frifundet, medens Sagens Omkostninger hævdes, og Kaptajn Schultz appellerede da Sagen til Landsoverretten i Kjøbenhavn, der d. 14. Decbr. 1903 stadfæstede Underrettsdommen. Det hedder i Dommen: „Forsaa vidt de appelindstævnte har gjort gældende, at deres Frifindelse maa blive en Følge af, at Appellanten efter Losningens Tilendebringelse modtog og kvitterede for Fragten uden at forbeholde sig Overliggepenge, kan der ikke gives dem Medhold heri, og det bliver derfor at undersøge, om Losningen er fremmet med tilstrækkelig Hurtighed. Det er uomtvistet, at Losningen, som udførtes af en Arbejdsformand, kun foregik med to Kraner og fra højst 2 Luger ad Gangen, uagtet Skibsføreren havde rigget Lossegrejer til samtlige Skibets 3 Luger og var klar til paa en Gang at levere Kul fra dem alle tre, og det er oplyst, at den omtalte Arbejdsformand erklærede, at der ikke kunde skaffes flere Kul bort, end der blev leveret med 2 Kraner. Føreren gør gældende, at Losningen, hvad der ogsaa efter det foreliggende maa antages, kunde have været tilendebragt om Lørdagen d. 3. August, dersom Modtagerne havde modtaget Kul fra alle 3 Luger samtidig, og at det samme Resultat kunde være naaet ved at forlænge den daglige Arbejdstid. Denne maa imidlertid anses for at have været af normal Længde, og der foreligger intet om, at Føreren, medens Arbejdet stod paa, har udtalt Ønsket om Forlængelse af Arbejdstiden, lige-

*) Udhævet af os.

som det ikke er godtgjort, at han overhovedet har beklaget sig over, at Arbejdet gik for langsomt, om han end om Lørdagen overfor Fabrikens Bogholder fremkom med en Udtalelse om, at han vilde være færdig med Udlosningen den Dags Aften. Det maa derhos efter det foreliggende antages, at der allerede før Skibets Ankomst af en af Føreren antagen Skibsmægler blev truffet Aftale med den omtalte Arbejdsformand med Hensyn til Losningen, og at det skyldtes disse Aftaler, som maa forudsættes at have været bestemmende for Størrelsen af det Mandskab, der blev anvendt, at Losningen kunde begynde saa tidlig som sket.

Under Hensyn til det saaledes anførte, og idet Losningen blev tilendebragt indenfor det i Sølovens § 137 jfr. 119 ommeldte Antal Liggedage, skønnes der ikke at burde tilkendes Kaptajn Schultz Overliggepenge, hvorfor Søretsdommen, hvis Bestemmelser om Sagens Omkostninger billiges, vil være at stadfæste.

Sagens Omkostninger for Overretten vil efter Omstændighederne være at ophæve.

Mislykket Bjærgningsforsøg.

Damperen Chingford, der var paa Rejse fra Penarth til Kronstadt, opdagede d. 14. Juli 1902 i Nord-søen et afmastet Fartøj, der viste sig at være Barken Nore af Raumo. Kaptajnen paa Chingford og 4 Mand af Besætningen gik om Bord i Barken, der var forladt af sit Mandskab, og som flød paa sin Trælast. Man befandt sig paa 56° 15' N. Brd. og 7° 13' V. Lgd. c. 70 Kvartmil SV. af Hanstholm Fyr. Man besluttede sig til at bugsere Barken og var hele Natten beskæftiget med at kappe bort af flydende Vraggoods etc., hvorefter man d. 15. Juli om Formiddagen begyndte Slæbningen, der imidlertid gik meget langsomt. Om Eftermiddagen sprang den ene Staaltrøse, der dog atter gjordes fast, men om Aftenen fik man nordvestlig Dønning, der besværliggjorde Bugseringen meget. Om Natten kom der tæt Taage, og Kl. 5 om Morgenen d. 16. Juli sprang den anden Staaltrøse, der erstattedes af en smærkere Staaltrøse og en 6" Manillatrøse. Efter at man havde været om Bord og kappet bort af Vraggoods genoptoges Bugseringen, men uden videre Fremskridt, hvorfor Kaptajnen atter gik om Bord i Barken med 6 Mand for at kappe alt Vraggoods bort; man opdagede da, at Fokkemasten stadig hang fast ved Fokkevantet og var blevet slæbt med under Skibets Bund, hvilket forklarede den ringe Fremgang, Bugseringen havde haft; man fik fisket et Røstjærn op og kappet det, men kunde ikke faa fat paa de andre.

Kl. 6 Eftermiddag fortsattes Bugseringen i Haab om at kunne bringe Barken til Frederikshavn. Vinden friskede imidlertid, og Søen brød ind over Barken, og Kl. 9½ Emd. maatte „Chingford“ paa Grund af Vind og Sø opgive Bugseringen og forlade „Nore“.

Den 17. Juli bemærkedes Barken fra Lønstrup, og Kl. 11 samme Aften afgik Svitzers Bjærgningsentreprises Damper Kattegat fra Frederikshavn og ankom Kl. 7 Morgen d. 18. Juli i Nærheden af „Nore“, som det kort Tid efter lykkedes at faa Forbindelse med, hvorefter Barken i Løbet af 17 Timer slæbtes ind til Frederikshavn.

Ved Auktion blev „Nore“ og dens Ladning bortsolgt for Brutto Kr. 21,099.11. P. J. Kall i Frederikshavn blev som Kommissionær for Ejerne af „Nore“ søgt af Svitzers til Betaling af Bjærgeløn. Men endvidere blev nævnte Firma ved Retten i Frederikshavn søgt af „Chingfords“ Rederi til Betaling af £ 200 eller et Beløb

efter Rettens Skøn for den Medvirkning til Bjærgning, som „Chingford“ havde udøvet.

Ved Frederikshavns Søjrets Dom blev P. J. Kall frifundet; „Chingfords“ Rederi appellerede derefter Sagen til Viborg Overret, der d. 21. Decbr. 1903 stadfæstede Søjretsdommen.

I Overretsdommen hedder det: Foreløbig bemærkes, at for saa vidt Føreren og Rederne af „Chingford“ har forment, at, da „Chingfords“ Hjælp er ydet i aaben Sø af Bjærgere, der var hjemmehørende i England, maa Spørgsmaalet om Vederlaget herfor afgøres efter den i dette Land gældende Rets Regler, kan der ikke gives dem Medhold heri. Det er fra „Chingfords“ Rederis Side anført, at de Forhold, hvorunder Barken blev truffet, var af den Art, at denne vilde være indstrandet ved Horns Rev eller paa Vestkysten og være totalt forlist, hvis ikke „Chingford“ havde bugseret den, samt at den af Svitzers fuldførte Bjærgning i høj Grad lettedes ved det særdeles betydelige og besværlige Arbejde, som „Chingford“ havde udført ved at klare Vraggodset bort. Den fra „Chingfords“ Side udfoldede Virksomhed har derfor i væsentlig Grad medvirket til den endelige Bjærgning af „Nore“, og der bør derfor tilkomme „Chingford“ et passende Vederlag herfor samt Godtgørelse for Forsinkelse, Skade paa Trosser m. m. P. J. Kall har herimod gjort gældende, at der fra „Chingfords“ Side hverken foreligger nogen Bjærgning eller Medvirkning til en saadan, men kun et Forsøg, der blev opgivet og ikke kom til at staa i nogen Forbindelse med Svitzers Foretagende, samt at „Chingford“ ikke havde bragt „Nore“ i en gunstigere Stilling, da den forlod den, idet Faren for Stranding den Gang tværtimod var større, end da „Chingford“ traf „Nore“.

Selv om der imidlertid gaas ud fra en modsat Forudsætning, og selv om det dernæst maa antages, at en Bjærgning af „Nore“ overhovedet ikke var mulig uden et Rydningsarbejde, som det af „Chingford“ udførte, kan dette dog ikke for dette Skib begrunde noget Krav paa Godtgørelse, idet den Hjælp, der blev ydet „Nore“ af „Kattegat“, hvilken Hjælp først indtraf c. 34 Timer efter, at „Chingford“ havde forladt „Nore“ og, uden at gøre noget Forsøg paa at hidkalde Hjælp, havde fortsat sin Rejse, ikke har staaet i en saadan Forbindelse med eller været saaledes betinget af „Chingfords“ Virksomhed, at denne kan betragtes som en Medvirkning til den af „Kattegat“ foretagne Indbjærgning, hvorimod det maa betragtes som et selvstændigt, men mislykket Bjærgningsforetagende.

Krigen og Skibsfarten.

Bekendtgørelse for danske Handlende og Søfarende.

Udenrigsministeriet indskærper følgende Regler, som danske Handlende og Søfarende efter Lovgivningen eller den almindelige Folkeret vil have at iagttage under Krigen.

§ 1. Naar dansk Handelsskib paa Søen prajes af noget de krigsførende Magter tilhørende armeret Skib, har det paa Chefens Begæring uvægerlig at forevise Skibspapirerne, nemlig Nationalitets- og Registrerings-Certifikat (eller i Mangel af saadant et af dansk Konsul udstedt Interims-Nationalitets-Certifikat), Skibsbemandingslisten, Udklaringsbeviset og Ladningspapirerne. Hverken før Visitationen, eller medens denne staar paa, maa Papirer vedrørende Skibet eller Ladningen skjules, kastes

over Bord eller tilintetgøres. Intet dansk Skib maa være forsynet med dobbelte Skibspapirer eller føre andet Flag end det danske.

Uden dertil i hvert enkelt Tilfælde indhentet Til-ladelse fra Udenrigsministeriet bliver intet Interims-Nationalitets-Certifikat udfærdiget for noget Skib, der under Krigen eller i de sidste seks Maanedes før dens Udbrud har sejlet under nogen af de krigsførende Sta-ters Flag.

§ 2. Ingen Skipper maa sejle til nogen Havn, som af en af de krigsførende Magter er blokeret. Han har saa vidt muligt at skaffe sig Oplysning om, hvor vidt Adgangen er fri til den Havn, hvortil han agter sig. Dersom han ved Indsejlingen til en Havn, hvis Blokade var ham ubekendt, prajes af et Skib under vedkommende krigsførende Magters Orlogsflag, og det tilkendegives ham af den kommanderende, at Havnen er blokeret, har han ufortøvet at fjerne sig derfra uden at søge hemmelig at indsnige sig i Havnen.

§ 3. Ingen Reder eller Skipper maa lade sit Skib bruge til Transport af Tropper eller Krigskontrabande for nogen af de krigsførende Magter eller udleje eller bortfragte Skibe, som vides eller formodes at være be-stemte til saadant Brug.

§ 4. Som Krigskontrabande, der ikke maa tilføres de krigsførende Magter eller disses Undersaatter, anses Vaaben, Ammunition, Beklædnings- og Udrustningsgen-stande og andre til Krigsbrug umiddelbart anvendelige forarbejdede Genstande. Ligeledes kan Depecher fra og til nogen af de krigsførende Magters Regeringsautoriteter være Krigskontrabande, som det er forbudt at medføre. For det Tilfælde, at Forandringer eller Tillægsbestem-elser med Hensyn til Krigskontrabande skulde blive nødvendige, forbeholder Udenrigsministeriet sig efter derom at have indhentet nærmere allerhøjeste Resolution at bekendtgøre det videre fornødne.

§ 5. Da Rusland har medundertegnet, og Japan senere har sluttet sig til Pariser-Søretsdeklarationen af 16. April 1856, er begge de krigsførende Magter for-pligtede til at anerkende, at Kaperi er afskaffet, at det nevtrale Flag dækker den fjendtlige Ladning undtagen Krigskontrabande, at nevtral Ladning ligeledes med Und-tagelse af Krigskontrabande ikke er Opbringelse under-kastet om Bord paa fjendtligt Skib, og at Blokader skal være effektive.

§ 6. For saa vidt nogen Skibsfører anser sig be-rettiget til at beklage sig over den Behandling, han har mødt af nogen af de krigsførende armerede Skibe, har han snarest muligt at fremkomme med sin Reklamation til Udenrigsministeriet eller til et kongeligt Gesandtskab eller Konsulat.

Er Kul Krigskontrabande?

„Shipp. Gaz.“ bringer om dette Æmne følgende ledende Artikel:

Kun faa af de Spørgsmaal, der opstaar som Følge af Krigen mellem Rusland og Japan, er i Øjeblikket af større Betydning end netop dette: Vil Kul blive er-klæret for at være Krigskontrabande*)? Spørgsmaalet

*) I Følge et Telegram dateret Tokio d. 12. Februar skal det japanske Ministerium have afgjort Spørgsmaalet ved at bekendtgøre, at følgende vil blive anset som Krigs-kontrabande:

er særlig vigtigt nu, da Fjendtlighederne er brudt løs, thi et stort Antal Skibe er i dette Øjeblik under Vejs til det fjærne Østen med Kulladninger, og der forestaar endnu betydelige Afskibninger, der dog udelukkende drejer sig om Wales Kul. Alligevel omfatter Spørgs-maalet imidlertid mer end disse særlige Afskibninger af Wales Kul, eftersom Rusland er et af Englands største Markeder, og under Østersøsesæsonen betragter Nordeng-land og Skotland maaske Rusland som deres vigtigste Afsætningssted. Det er næppe sandsynligt, at Rusland, der er afhængig af britisk Brændsel med Hensyn til sin Flaade, Industri og en Række andre Ting, skulde gaa saa vidt som at erklære Kul for Krigskontrabande, thi det vilde ganske simpelt være ufordelagtigt for Rus-land selv. Japan vil heller næppe gøre det, med mindre der dermed kan føres et stærkt Slag mod Fjenden, men der foreligger dog i alt Fald en Mulighed for, at en saadan Erklæring kan blive udstedt fra japansk Side. Begge Lande har rimeligvis kun utilstrækkelige Forraad af Kul derude i Østasien og behøver derfor sikkert mere, men Japan er, paa Grund af sine egne Kulgruber mindre afhængig end Rusland, og det er sandsynligt, at saafremt Japan kan skade sin Fjende ved at opsnappe kullastede Skibe, saa vil det ogsaa gøre det. Desuden har Japan ikke undertegnet Pariserdeklarationen(?) og kan derfor nok tillade sig en saadan Fremgangsmaade; for-øvrigt vides det allerede, at japanske Agenter har en Liste over alle de kullastede Dampere, der nu er paa Vej til Østasien, og at de agter at holde Øje med disses Bevægelser. Dette er imidlertid snarere et Spørgsmaal om Opbringelse, som Skibsredere utvivlsomt er forberedte paa, end om virkelig Kontrabande, og Ejerne af Skibe, der saaledes opbringes, vil efter Loven kunne fordre Erstatning, saa længe Kul ikke formelt er erklæret for at være Krigskontrabande. Hele Spørgsmaalet er af lige stor Interesse, hvad enten man ser det fra en Skibs-reders eller en Grubejers Standpunkt. Det er den almindelige Mening, at Kulmarkedet vil blive endnu flovere, hvis Kul bliver erklæret for Krigskontrabande, hvad der, i Betragtning af den kommende Østersøsesæson, er af indgribende Betydning for saa vel Eksportører som Importører, og i hvert Fald maa det antages, at den Forstyrrelse i Ruslands Industri og Finansvæsen, som Krigen medfører, vil have en skadelig Indflydelse paa Kulhandelen mellem England og Rusland. Den russiske Regering har Ret til at udstede et Dekret, der for en vis nærmere bestemt Periode forandrer Købmændenes Betalingsvilkaar, og alene Frygten for et saadant Dekret vil virke som et hæmmende Baand paa alt Handels-samkvem. Heldigvis varer det dog nogen Tid, før Østersøsesæsonen begynder, og der vil saaledes for-inden blive Lejlighed til at se, hvorledes Forholdene udvikler sig.

Saa længe ikke en af de krigsførende Magter er-klærer Kul for at være Krigskontrabande, saa længe Sagen ikke er afgjort enten paa den ene eller den anden Maade, maa der nødvendigvis herske stor Usikkerhed i alt ,hvad der hedder Afskibning, og det er denne Usikker-hed, som Markedet lider under i Øjeblikket.

1) Vaaben, Ammunition, Sprængstoffer, saa vel Raa-stoffer, deri indbefattet Bly, Salpeter, Svovl o. s. v., som Maskiner til Tilberedning af Ammunition, Cement, Uni-former og Udrustningsgenstande til Hær og Flaade, Panserplader, Materiel og Maskiner til Bygning og Ud-rustning af Skibe, samt alle andre Sager, der er anvende-lige i Krigsøjemed, naar de passerer fjendtligt Terri-torium, eller ankommer dertil eller til fjendtlige Tropper eller Troppeafdelinger.

2) Levnedsmidler, Drikkevarer, Seletøj, Foder, Vogne, Kul, Mønter, umøntet Guld og Sølv, Materiale til Anlæg af Telegraf- og Telefon- samt Jernbanelinjer, hvis de er under Vejs til fjendtlige Tropper eller til Pladser, hvor de kan anvendes i Krigsøjemed.

Opfordring til danske Sømænd.

Ved de britiske Myndigheders velvillige Imødekommenhed er der nu aabnet en Adgang for danske Sømænd, der er forhyrede med britiske Handelsfartøjer, til gennem det danske Generalkonsulat i London at hjemsende opsparede Hyrebølbe fra Havne i Storbritannien og Irland.

I saadant Øjemed maa Sømænd imod behørig Kvittering overlevere til vedkommende britiske Funktionær det Bølle, som ønskes hjemsendt, hvorefter Sømænd har paa en paa det engelske Sprog affattet Blanket, der vil blive ham forelagt, skriftlig at angive, paa hvilken Maade han vil raade over Bøllen.

Som det fremgaar af den nævnte Blanket, kan det bestemmes:

1) Enten at Bøllen skal betales til en bestemt Person i Danmark, hvilken Persons fulde Navn, Stilling og Adresse tilligemed nærmeste Postkontor da bør med den største Nøjagtighed angives, ligesom det Slægtskabsforhold, hvori Adressaten muligvis staar til Afsenderen;

2) Eller at Bøllen skal udbetales til Sømænd selv paa opgivet Sted i Danmark.

3) Eller ogsaa at Bøllen for Sømænds Regning skal indsættes i den Danske Landmandsbanks Sparekasse-Afdeling, saaledes at Kontrabogen deponeres i Bankens Deposito-Afdeling.

Saaledes udfyldt forsynes Blanketten med Dato og tydelig Underskrift for derefter ved vedkommende britiske Myndigheds velvillige Foranstaltning tilligemed det indbetalte Bølle at oversendes til det danske Generalkonsulat i London til videre Besørgelse til Danmark.

Trækkesedler („Allotments of wages“) til Gunst for Paarørende eller for den Danske Landmandsbank i Kjøbenhavn kunne ogsaa modtages og forsendes paa den ovenfor angivne Maade.

Sømænd anmodes paa det indstændigste om at benytte sig af denne Adgang til at bringe deres haardt erhvervede Arbejdsfortjeneste i Sikkerhed, og man nærer den Forhaabning, at denne Opfordring vil blive tilbørlig paaagtet til bedste saa vel for Sømænd som for de Paarørende, for hvis Vel han er ansvarlig.

Udenrigsministeriet — Kjøbenhavn d. 20. Januar 1904.
Deuntzer.

Generalforsamlinger.

Søassuranceforeningen „Marstal“

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Kassereren, Mægler Albert E. Boye bød Velkommen. Det sidste forløbne Regnskabsaar, yrede Taleren, er af den Art, at man ikke ønsker det igen. Det har nemlig taget stærkt paa Kassens Midler, om end ikke saa meget, som det en Tid paa Aaret saa ud til. Der var ved Aarets Begyndelse en Kassebeholdning af 4,643 Kr. 78 Øre, udtaget af Sparekassen 4,007 Kr., i Handels- og Landbrugsbanken indestod 1,792 Kr. 39 Øre, indvundne Renter af Obligationer 335 Kr. 40 Øre, Sommer- og Vinterpræmien har givet en Indtægt af ca. 2,200 Kr. Af Udgifter nævner vi: Udbetalt Dividende 2,059 Kr., Aktieret 2,045 Kr. og Havari 7,716 Kr. Regnskabet balancerer med 13,128 Kr. Administrationsomkostningerne beløber sig til 609 Kr., og ved Aarets Udgang var der en Kassebeholdning af

4,899 Kr. 16 Øre. Foreningens Status stiller sig saaledes: Kgl. Obligationer 4,600 Kr., private do. 4,300 Kr., i Sparekassen indestaar 23,316 Kr. 19 Øre, kalkulerede Renter 700 Kr. i Handels- og Landbrugsbanken 756 Kr. 60 Øre, resterende Indskud 1,836 Kr. 90 Øre, diverse Indskud 75 Kr. 20 Øre og Kassebeholdning 4,899 Kr. 16 Øre. Ialt 39,735 Kr. 15 Øre.

I Havariomkostninger skal der endnu udbetales omkring 5,200 Kr. Herefter bliver Kassens Reservefond paa 34,303 Kr. 14 Øre, hvilket giver lidt over 11 pCt.

Der var ved Aarets Begyndelse i Foreningen 75 Interessenter med 73 Skibe, takseret med en rund Sum af 288,000 Kr. med en Aktieret af 14,800 Kr. Der er i Aarets Løb udmeldt 1, udgaaet 3, og der er forfaldet 11 Havarier, hvilke sidstnævnte har givet Foreningen et Tab af 11,470 Kr. 16 Øre.

2 Interessenter har nægtet at betale Præmie for 1904, og en Interessent har ikke betalt Præmie for 1903.

Dernæst skredes til Valg af et Bestyrelsesmedlem. Valgt blev Skibsfører H. P. Boye.

Til Taksationskomiteen valgtes Skibsførerne P. Henriksen og Chr. Jacobsen.

Revisorerne, Skibsførerne Erik Hansen og H. Schmidt, genvalgtes.

Det vedtoges i Lighed med foregaaende Aar at stille Halvdelen af Reservefondet til Disposition for paakommende Havarier.

Et Forslag om, at hvis et Skib ikke har været kalfatret i de sidste 6 Aar, betaler Foreningen ikke for Kalfatringen, saafremt dette kommer under Havari, forkastedes.

Derefter kom nedenauførte Sager til Forhandling.

Revision af § 27, der omformedes til:

„Skibe, som i Vintermaanederne er oplagte i gode sikre Havne indenfor de i § 20 bestemte Grænser, er fritagne for at betale Vinterpræmie, selv om Skibet har Ladning inde.

Skipperen skal dog straks underrette Kassereren, naar Oplægning finder Sted, ligeledes naar Skibet igen afsejler.

Dog skal Skibet være oplagt mindst 1 Maaned, regnet fra 1ste eller 16de, da en kortere Tid ikke tages i Betragtning. Ligeledes fritages Skibe ikke for Vinterpræmie, naar disse ligger under Havari“.

Skibsfører Thomsen stillede følgende Forslag: „Kan Marstal Red anses for at være en god og sikker Vinterhavn? Resultatet af Forhandlingen blev, at Forslaget udvidedes saaledes, at dette kom til at lyde paa, at man ikke anser Marstal Red ej heller Kleven Nord for Stenkajen for at være gode sikre Vinterhavne.

Forslaget vedtoges næsten enstemmig. Den ny Bestemmelse træder i Kraft 1. Februar d. A.

Endelig vedtoges det fremdeles at give Foreningens Skibe Tilladelse til at indtage Briketlaster.

Kolding Sømandsforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Formanden bød Velkommen, og til Dirigent valgtes Kapt. Eriksen.

Formanden oplæste Forhandlingsprotokollen for det forløbne Aar samt Regnskabet, som udviste en Kassebeholdning paa Kr. 7,312.28; der var i Aar uddelt 250 Kr. til trængende Enker og Søfolk. Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Af den afgaaede Bestyrelse genvalgtes Kaptajn Eriksen, Skibsbygger Christensen, Kolding, og Kaptajn Werring, Strandhuse; Kapt. Madsen frabad sig Genvalg, og i hans Sted valgtes Kaptajn H. Skødt, Strandhuse.

Kjøbenhavns Skipper-Forening

afholdt sin ordinære aarlige Generalforsamling d. 13. ds. i sine Kontorlokaler Holmens Kanal 18.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen bød Velkommen og aabnede Generalforsamlingen, hvorefter Kaptajn J. J. Benedictsens overtog Hvervet som Dirigent.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen aflagde Beretning og gennemgik Regnskaberne for det forløbne Aar.

Da den valgte Revisor, Kaptajn Folkmann paa Grund af Sygdom ikke kunde deltage i Revisionen af Regnskabet,

og Suppleanten Kaptajn Fænøe var afgaaet ved Døden, har Kaptajn V. Larsen efter Bestyrelsens Anmodning foretaget Revisionen sammen med den valgte Revisor J. J. Benedictsen og Suppleanten S. P. Andersen.

Foreningen havde ved Aarets Begyndelse 125 Medlemmer. I Aarets Løb er 6 Medlemmer afgaaede ved Døden, men der er indtraadt 14 ny Medlemmer, og Medlemsantallet var d. 1. Januar d. A. 133. Desuden har Foreningen følgende Æresmedlemmer: Direktørerne C. Will, J. Larsen og V. Bastrup samt Grosserer A. d. Carl.

Den i 1902 paabegyndte Hovedreparation af Skipper-Stiftelsens Ejendom fuldførtes i Aarets Løb, hvilket medførte en Udgift af c. 11,000 Kr.

Den 31. Decbr. 1903 var der i Stiftelsen 38 Friboliger, og 3 Lejligheder var udlejede for modereret Leje til Foreningsmedlemmer, saadanne Enker og ugifte Døtre. Den Hjælp, der er ydet i Form af Fribolig eller Afslag paa Leje, beløber sig til c. 10,000 Kr. aarlig. Men desuden er der af Stiftelsens Midler ydet 2,450 Kr. i Huslejegodtgørelser og udbetalt 1050 i Portioner paa indtil 50 Kr. i ekstraordinær Understøttelse til 34 gamle Beboere i Stiftelsen. Endvidere er der i indeværende Vinter uddelt 208 Tdr. Kokes til 50 i Stiftelsen boende Familier og enkelte Personer. Formanden, samt Kaptajnerne Otto Hansen og J. C. Schou har i det forløbne Aar ført Overtilsynet med Stiftelsen og med de der udførte Reparationer.

Regnskaberne.

I den egentlige Foreningskasse med Ligbærer- og Søbrudnekasse balancerer Indtægt- og Udgiftsside med 12,465 Kr. 79 Øre.

Medlemskontingentet har udgjort 1,783 Kr., Indtrædelsesafgift af 14 ny Medlemmer 1,591 Kr., og Lejeindtægten af Gaarden ved Holmens Kanal 6,874 Kr. 96 Øre.

Administrationsomkostningerne m. m. har udgjort 4,875 Kr. 41 Øre, Ejendomsomkostninger, derunder Renter, Skatter, Afgifter, Reparationer, Renholdelse o. s. v. 4,810 Kr. 34 Øre.

I Understøttelseskassen balancerer Indtægt og Udgift med 7,844 Kr. 94 Øre. Der er udbetalt 3,164 Kr. i Understøttelser, og Kassebeholdningen, som ved Aarets Begyndelse var 3,561 Kr. 47 Øre var ved Aarets Udgang 4,639 Kr. 94 Øre.

Skipper-Stiftelsen havde i Aaret 1903 en Indtægt af 23,544 Kr. 80 Øre foruden Gaver i Aarets Løb: 954 Kr. 20 Øre. Tilsammen 24,499 Kr. Af Udgifterne udgjorde Renter af Prioriteter og andre Behæftelser 3,350 Kr., Skatter, Afgifter og Brandkontingent 1,847 Kr. 81 Øre, Reparationer 10,547 Kr. 10 Øre og en Broncemedaillon af Kapt. Børnsen med Indfatning og Opsætning 950 Kr. Kassebeholdningen var d. 1. Januar 1903: 1,264 Kr. 63 Øre, d. 31. Decbr. 1903: 353 Kr. 37 Øre.

Skipperforeningen ejede d. 31. Decbr. 1903 ialt 502,676 Kr. 44 Øre. Til Foreningen er henlagt Legater til et samlet Beløb af 301,100 Kr.

Samtlige Regnskaber er af Revisorerne forsynede med Paategning om, at der intet ved dem er fundet at erindre, ligesom Revisorerne har attesteret, at saa vel Aktiverne som de kontante Beholdninger er eftersete og befundne at være i Orden.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

Bestyrelsesvalg.

De tre afgaaede Repræsentanter, Kaptajnerne C. C. E. Schmiegelow, O. Hansen og C. F. J. Schmiegelow genvalgte. Ligeledes genvalgte Revisorerne, Kaptajnerne J. J. Benedictsen og P. T. M. Folkmann, samt Revisor-suppleanten Kapt. S. P. Andersen, og til Suppleant i Stedet for afdøde Kapt. H. J. Fænøe, valgtes Kapt. V. Larsen.

Den nye Sømandskasse

i Marstal har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Skibsreder H. P. Kromann, oplæste Regnskabet, der balancerer med Kr. 4,503.08. Af Indtægter anføres: Kontingent Kr. 1,196.00, Kapitalrenter Kr. 1,268.83. Kassen ejede d. 31. Decbr. 1902 Kr. 42,252.61, d. 31. Decbr. 1903 Kr. 40,961.61. Af Udgifter anføres: Udbetalt Pension

Kr. 4,183.00, Lønning Kr. 100. Kassen ejede d. 31. Decbr. 1903 37 Obligationer til Værdi Kr. 28,742.00, s. D. indestod i Marstal Sparekasse Kr. 12,109.84, Kassebeholdning Kr. 109.77.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Skibsrederne Hans Carlsen og Niels Jepsen, genvalgte. I Stedet for Skibsreder H. M. Seier valgtes som Revisor Kaptajn Mathias Madsen.

Pensionen ansattes for Aaret 1904 til 20 Kr.

Drager Skibsfører- og Skibsrederforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Kassereren pens. Lods J. Theis fremlagde det reviderede Regnskab. Medlemstallet d. 1. Januar 1904 var 71 ordinære og 24 ekstraordinære Medlemmer, 25 ekstraordinære Medlemmer i Kjøbenhavn og Inland, 7 i Udlandet.

Enkekassens Status viste en Beholdning af 17,610 Kr. 85 Øre. 21 Enker har i Aarets Løb modtaget Pension; 2 Enker er afgaaede ved Døden. Regnskabet godkendtes.

Derefter foretoges Valg af Bestyrelsesmedlemmer; de efter Tur fratrædende: Viceformand Kapt. M. Bacher, Kapt. N. Johansen, pens. Lods Isbr. Palm, pens. Lods C. Bertelsen, og Revisor, Lodsboholder Jans genvalgte.

Sønderho Understøttelsesforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Bestyrelsesmedlem, Kbmd. S. Thomsen senior, oplæste det reviderede Regnskab, der godkendtes. Foreningen har ved Regnskabsaarets Slutning en Formue af Kr. 10,381.73 mod Kr. 10,288.30 forrige Aar, altsaa en Fremgang af Kr. 93.43. I Understøttelser er udbetalt Kr. 515.70. I Kontingent er indbetalt Kr. 256.50, samt diverse Gaver indkomne til Beløb Kr. 8.44. Regnskabet slutter med en Kassebeholdning af Kr. 2,311.23 og oplyser, at Administrationsudgifter andrager Kr. 53.75.

Et Restancebidrag behandledes, og der gaves 4 Ugers Henstand.

Et Forslag om Lovændring med Hensyn til Optagelse af ny Medlemmer udsattes til næste Generalforsamling.

Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele

har afholdt aarlig Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes, og de af den ved forrige Generalforsamling valgte Komite udarbejdede ny Love enstemmig vedtoges.

Af Regnskabet fremgaar det, at Præmien af 161 Policer er Kr. 1308. Renten af de i Sparekassen og Bank indestaaende Kapitaler udgjorde Kr. 496.95. Den samlede Indtægt har været Kr. 1804.95.

Udgifterne stiller sig saaledes:

Udbetalt i Anledning af Forlis Kr. 263.25, udbetalt i veddødt Ojemed Kr. 100, diverse Udgifter i Anledning af Generalforsamlingen og Lovkomiteens Møder Kr. 35.50, Avertissementer i de lokale Blade Kr. 11.75, Administrationsudgifter Kr. 100, Overskud Kr. 1294.45. Ialt Kr. 1,804.95.

Foreningen ejede d. 1. Januar 1904 Kr. 13,596.80

Generalforsamlingen vedtog, at Præmien for indeværende Aar ansattes til 1½ % for de Medlemmer, som har haft forsikret i 5 Aar eller derover, og 3 % for Medlemmer, som ikke har haft forsikret i 5 paa hinanden følgende Aar.

Kolding Seassurance-Forening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Det oplystes paa denne, at der i det forløbne Aar er foretaget Omtaksation og Eftersyn af samtlige Skibe, hvilket i Følge Lovene sker hvert 5. Aar. Assurancensummen var 212,835 Kr. For Havarier er i 1903 udbetalt 3,842 Kr. Indskudspræmien for 1. Halvjaar 1904 fastsattes til 2 pCt.

Ørekassen

i Marstal har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Forretningsføreren, Toldoppebørselskontrollør Christensen, fremlagde det reviderede Regnskab, som udviser følgende:

Indtægt: Ørekassen ejede d. 1. Jan. 1903 Kr. 14,347.96. Indkommet i Ørebidrag og Gaver Kr. 271.91, Bøder Kr. 207.01, Overordentlige Bidrag Kr. 69, Lotterigevinst Kr. 25 og Renter Kr. 485.69, ialt Kr. 1,058.61. Udbetalte Understøttelser: 19 Enker Kr. 410 og 6 Sømænd Kr. 130, ialt Kr. 540. Administrationsudgifter Kr. 38.25 og Lodsedser Kr. 62.40, ialt Kr. 640.65. Beholdningen var d. 1. Januar 1904 Kr. 14,765.92.

Bestyrelsesvalg: Mægler A. H. Christensen og Skibsfører L. Weber genvalgtes. Til Decisor valgtes Pastor Høy. Revisorerne, Mægler H. H. Petersen og Navigationslærer Christensen, genvalgtes.

Marstal Skipperforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Mægler Albert E. Boye, bød Velkommen. Kassereren, Skibsreder H. J. Bager oplæste Regnskabet, som stillede sig saaledes:

Udgift: Udgiftsbogen Kr. 411.51; Sygehjælp Kr. 296, indsat i Sparekassen for Understøttelsesforeningen 1350, do. i Sygeafdelingen Kr. 300, i Pensioner Kr. 1,554, til Enker af Overskuddet fra Dilettantkomedien i Klubben Kr. 102, Kassererens Løn Kr. 88.90 og Kassebeholdning Kr. 312.11. Ialt Kr. 4,452.22.

Indtægt: Kontingent af Skipperforeningen Kr. 990, do. af Sygekassen Kr. 426, do. af Understøttelseskassen Kr. 1,896, do. af Æresmedlemmer Kr. 764.12. Kassebeholdning fra 1902, Kr. 299.10, Restancer for 1902, Kr. 71, Indskud Kr. 11. Ialt Kr. 4,452.22.

Status: Skipperforeningen ejede d. 31. December 1902 Kr. 1,908.29, indvundne Renter Kr. 76.13; Foreningen ejede d. 31. December 1903 ialt Kr. 1,979.42.

Sygekassen ejede d. 31. December 1902 Kr. 3,880.38, indvundne Renter Kr. 157.80, indsat i Sparekassen Kr. 300; Sygekassen ejede d. 31. December 1903 Kr. 4,337.68.

Understøttelseskassen ejede d. 31. December 1902 Kr. 38,675.92, indvundne Renter Kr. 1,565.05, indsat i Sparekassen Kr. 1,350; ialt Kr. 41,590.97.

Æresmedlemmernes Bidrag i 1903 androg Kr. 763.67.

De afgaaede Bestyrelsesmedlemmer Skibsførerne Chr. Bager og M. Weber genvalgtes, ligesaa Revisorerne Skibsrederne H. Bager og B. B. Fries.

Pensionen fastsattes efter Bestyrelsens Forslag for Aaret 1904 til 40 Kr.

Dernæst gjorde Formanden rede for Beslutningen, der var taget i forrige Aar i Anledning af Forslaget om Afholdelsen af en Bazar til Fordel for Skipperforeningen. Paa Komitémødet vedtoges det enstemmig under de foreliggende Forhold at udsætte Basaren indtil videre.

Fra Fyrinspektøren paa Vejre forelaa Henstilling til Skipperforeningen om et aarligt Bidrag til Hjælp til en Statstelefon der paa Øen. Formanden meddelte, at Skipperforeningen 2 Gange havde givet sin anbefaling paa et Andragende fra Beboerne paa Vejre til Ministeriet om Anlæg af Statstelefon. Bekostningen var imidlertid forholdsvis stor, og der var ingen Udsigt til, at Telefonen nogensinde kunde betale sig. Derfor var Ministeren meget lidt stemt for Anlæg af nævnte Telefon. Nu syntes der at være lidt bedre Stemning hos Ministeren overfor nævnte Sag, idet Beboerne paa Vejre og muligt ligeledes paa Fejø vilde yde et aarligt Tilskud til Hjælp til Driften. Man vilde ogsaa gerne have, at „Marstal Skipperforening“ skulde yde et mindre, aarligt Bidrag til Telefonen paa Vejre. Formanden skulde hertil bemærke, at det til Tider kunde have sin Interesse for Skibsfarten her i Byen, om Vejre havde Statstelefon, idet det flere Gange var passeret, at Skibe herfra var strandede paa Vejre. Grundet paa, at der ingen Forbindelse kunde opnaas med Omverdenen, havde Skibbrudne ikke kunnet meddele hverken deres Familie eller Rederiet, hvorledes Forholdene stod til. Dette var naturligvis ret uheldigt, men Taleren fandt det rimeligt, at skulde der ydes noget Tilskud her fra Byen, maatte det nærmest være de tvende Assuranceselskaber „Ærø“ og „Marstal“, som burde yde dette.

Formanden bemyndigedes til at henvende sig til de nævnte Assuranceforeninger i Anledning af Sagen.

Sømandsmissionen.

Vi har modtaget følgende:

En Aften i Februar Maaned 1903 afholdt Hr. Pastor Manniche fra Fredericia en særdeles opbyggelig Sømandsgudstjeneste i Frue Kirke i Svendborg. Pastoren oplæste ved denne Lejlighed et langt Digt, betitlet „Sømandspræsten“, hvilket greb mig og vistnok næsten alle Tilhørerne meget dybt. Hr. Pastor Manniche er selv Forfatter af Digtet, og var tidligere Sømandspræst i Newcastle en Del Aar. Dette Digt er nu udkommet trykt og smukt indbunden og faas i Bogladerne, blandt andre hos Hr. Boghandler Kielberg i Svendborg. Da Digtet, efter min Anskuelse, til Fulde skildrer, hvorledes en samvittighedsfuld og troende Sømandspræst bør være, tænkte jeg igennem disse Linier at anbefale det, ikke alene til alle Venner af Sømandsmissionen, men ogsaa til alle andre, som sætter Pris paa god Læsning, og særlig mener jeg, at det vilde være paa sin Plads i Sømandsbibliotekerne, som jo nu findes i en stor Mængde danske Skibe.

Endnu en Ting ligger mig paa Sinde med Hensyn til Sømandsmissionen, nemlig en dansk Kirke i Königsberg. Jeg har, i min 37aarige Virksomhed som Skibsfører, befaret næsten alle Havne paa Nord- og Østersøen, men jeg kender ingen Havn, hvor der samles saa mange danske Skibe som i Königsberg. Sjældent kommer man der uden at træffe mindst en Snes danske Sejlskibe, foruden en Mængde skandinaviske Dampere, og jeg har ofte været der paa Tidspunkter, hvor vi har været samlet 40 à 60, ja indtil over 80 danske Sejlskibe foruden Damperne. Det er jo nok mest mindre Sejlskibe med 4 à 6 Mands Besætning, men det er jo særlig Sejlskibene, som afgiver de fleste Tilhørere til Sømandsgudstjenesterne. Jeg tror, at en dansk Kirke i Königsberg vilde samle en forholdsvis stor Menighed, da der jo foruden den Mængde Skibe, som kommer dertil, er en ret anseelig Mængde bosiddende Skandinaver. En Byggeplads vilde vist let kunne faas i Nærheden af Toldboden, da der er meget ubebygget Terræn der omkring, og det danner saa at sige Midtpunktet for Skibenes Anlægspladser; de lossende ligger i Reglen noget højere oppe i Pregelfloden, og de ladende ude ved Kaibahnhof eller Silopakhusene, men fra alle disse Steder gaar den elektriske Sporvogn til Toldboden.

Disse Linjer er jo særlig henvendte til de mange Venner af Sømandsmissionen, som interesserer sig for danske Kirker i fremmede Havne. Det vil selvfølgelig koste en Mængde Penge, og det vil vel ikke blive i den allernærmeste Fremtid, at vi faar dansk Kirke i Königsberg, men naar Sagen blev taget i Tide, og Subskription og Tegning af Bidrag blev sat i Gang, kunde det dog mulig hænde, at Savnet med Tiden blev afhjulpet.

J. Møller,
Svendborg.

Fragtmarkedet.

Krigen gaar sin Gang i Østen, og dens Udbrud kan ikke siges indtil nu at have gavnet Fragtmarkedet i nogen nævneværdig Grad; det bliver derfor Fremtiden, der maa vise, om der i det hele taget vil komme nogen Opgang, saa længe Krigen varer. Meningerne her om er temmelig delte, men der er ikke faa, der hælder til den Anskuelse, at Fragterne gennemgaaende vil holde sig flove, da der efter al Sandsynlighed vil blive Knappehed paa Laster forskellige Steder. I Løbet af den svundne Uge er der intet Steds indtraadt nogen Forandring, der er Omtale værd, undtagen fra River Plate, hvorfra der har været gjort en livlig Forretning til stigende Fragter, navnlig for prompte Baade, og der betales saaledes pr. Februar indtil 22/ à 22/6 for 3/4,000 Tons Baade fra San Lorenzo Grænsen. Selv Marts Baade paa indtil 5,000 Tons betingede med Letthed 20/, men medens dette skrives, har Markedet atter Tilbøjelighed til at flove lidt af. I Lighed med La Plata har Sortehavet ogsaa været fastere, men derimod er det nordamerikanske Fragtmarked stadig væk i en fortvivlet Tilstand, da der næsten ikke findes andet end Trælaster til tarvelige Rater.

Det østlige Marked viser navnlig Aktivitet for Indiens Vedkommende. Kurrachee fragtede ikke faa Baade til 15/6 à 16/6 pr. Marts/Juni, Bombay ligeledes til omtrent 1/ mindre, medens Februar Baade fra Bombay har faaet op til 16/6, én udsøgt Havn. Rispladserne har taget nogle Baade pr. Februar/Mart til 22/6 O. C. Raten for Kul fra Moji til Hongkong har varieret mellem 2,30 Dollars og 2,20.

Sortehavet har holdt sig temmelig uforandret. Fra Odessa eller Nicolaieff er der sidst betalt 8/ à 8/6 for prompt Tonnage til L. H. A. R., 8/9 à 9/ for mindre Baade paa N. C., og fra Sulina er der fragtet til lignende Rater. Det er kun for prompte Baade, der er Begær. Donauen er nu atter tilgængelig, men har endnu ikke begyndt at fragte. Fra Azoff er sluttet nogle enkelte April Baade til 10/6 Rotterdam, 10/9 „any“, 11/3 Hamburg. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn noteres 11/ à 12/ pr. Marts.

Middelhavet har ikke taget mange Baade, og saa vel Ertsfragterne som Esparto og Fosfatfragterne er tarvelige omtrent som i forrige Uge. Aleksandria har gentaget 7/ for Bomuldsfrø til Hull, prompt Lastning. Fra Bilbao betales kun 3/6 à 3/7¹/₂ Cardiff, 3/9 Newport, 4/ Tyne Dock, 4/3 Middlesbro, 4/7¹/₂ Rotterdam.

Nordamerika er fremdeles flov. For Træ fra vestlig Golfhavn er betalt 82/6 à 85/ til én eller to Lossehavne U. K. eller Kontinentet, 12 Dollars Buenos Ayres, 12¹/₂ Rosario, og fra Sapelo betales 75/ à 77/6. Kornlaster findes ikke, og Fosfatlaster sluttetes heller ikke sidste Uge. Kun en enkelt Bomuldslast blev sluttet fra Savannah til 25/ til U. K. eller Kontinentet pr. Februar/Marts. Paa Netto Charter fra Galveston eller New Orleans har en prompt Damper accepteret 9/, én Lossehavn U. K. eller Kontinentet, 9/6, to Havne. Fra Kanada er der intet sluttet undtagen 39/ Miramichi/Manchester pr. Maj. Iøvrigt noteres pr. April/Maj 34/ fra St. John, 37/6 fra Bathurst, 32/6 fra Halifax, alt til Englands Vestkyst.

La Plata er, som anført, fast, og til Trods for at der allerede er sluttet mange Baade, venter man, at der fremdeles vil blive god Efterspørgsel efter Tonnage lige op til Juni. For prompt Lastning er betalt indtil 22/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, for Marts/April 19/ à 20/ og for Maj 18/6 à 19/, alt efter Baadenes Størrelse. Bahia Blanca eller Buenos Ayres har for 5/6,000 Tons Baade betalt 18/ à 18/6 pr. Februar og 1. Marts/15. April.

Østersøen møder op med lidt flere Laster, men Raterne viser liden eller ingen Bedring, da der udbydes

rigelig Tonnage. Fra forskellig Side har Muligheden af et Kornudførselsforbud fra Rusland og en deraf følgende Fragtstigning været diskuteret, men der viser sig ingen Tegn til, at Rusland foreløbig skulde forbyde Korneksporten. Fra Libau og Windau sluttetes der nogle prompte Baade til 9 à 9³/₄ d. Havrebasis London eller Rotterdam, endvidere Smaadampere til 1/ à 1/1¹/₂ Østkysten, 1/1¹/₂ à 1/3 Kanalen, og der noteres Frcs. 24 Props eller Pulpwood til Ghent eller Terneuzen, 9/ pr. Load Props Boness, Grangemouth eller West Hartlepool. Reval byder 14/ Hør til 2 østskotske Havne, Frcs. 17¹/₂ Dunkerque eller Ghent, men har kun Varer i ret limiteret Omfang. Riga har intet af Betydning for prompt. Pr. f. o. w. noteres 19/ à 20/ D/B. Østkysten, Frcs. 25/26 Ghent, Frcs. 30 Rouen. De tyske Eksportpladser tager kun meget faa Skibe til uforandrede Rater. Fra Botten gøres der kun faa Forretninger, idet saa vel Røderne som Befragterne har vanskeligt ved at mødes, og begge Parter derfor er tilbøjelige til at forholde sig afventende. Der noteres pr. f. o. w. og Juni 20/ Props fra Hudikswall, 22/6 Piteå/West Hartlepool, Frcs. 32/33 D/B. B. Hernø-sand (2 Pladser)/Antwerpen, Frcs. 31/32 Kotka eller Lovisa/Antwerpen, Hfl. 11/12 Sverrig/Rotterdam, Frcs. 32/33 pr. Favne, Props Sydfinland/Dunkerque eller Calais.

Kulfragterne var fastere for Middelhavets Vedkommende, men i alle andre Retninger er de paa det nærmeste uforandrede. Fra Cardiff, Swansea eller Newport betales 5/3 Gibraltar, 6/7¹/₂ Barcelona, 6/ à 6/3 Genua, 6/3 Aleksandria, 6/ à 6/3 Port Said, 21/ Hongkong, 21/ à 22/ Japan, 7/3 La Plata. Forretninger fra Firth of Forth er foregaaede trægt, men Ekspeditionerne er gode. Der blev sluttet til 4/ Malmø, 4/ Karrebæksminde, 4/6 Kallundborg (800 Tons), 4/6 Horsens (800 Tons), 4/6 Kiel (1,000 Tons), 3/10¹/₂ Neufahrwasser, 4/ Kronstadt f. o. w., 5/3 Algier. Fra Tynen er der mere Liv, og der sluttetes til 6/3 à 6/4¹/₂ Barcelona, 5/ Carthagen, 5/6 à 5/9 Genua, 5/9 Palermo, 6/6 Triest, 5/4¹/₂ Piræus, 5/7¹/₂ Port Said; Dunston/Kjøbenhavn (550 Tons), 6/9 Cokes.

Fragtmarkedet for Smaasejlere er væsentlig uden Forandring:

ab Kønigsberg 15/16 Mark pr. 2500 Kilos Rugbasis/Oljekager til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne.

ab Danzig 5¹/₂ à 5³/₄ Mark pr. Ton Korn, 5¹/₂ à 6 Mark pr. Ton Mel til Danmark pr. Marts.

ab Stettin til Danmark 5 Mark, til Sundhavn eller Sydsverrig 4¹/₂ Mark, alt pr. Ton Rug pr. f. o. w.

ab Greifswald 4 Mark pr. Ton Rug, 5 Mark pr. Ton Havre til Danmark eller Sydsverrig.

ab Rostock til Sundhavn 4 Mark, Danmark, nordligst Aarhus, 4¹/₂ Mark, Danmark, nordligst Aalborg, 5 M., alt pr. Ton Havre.

ab Lübeck til Løgstør 5 Mark, Hobro 4 Mark, Oscarshavn 3¹/₂ Mark pr. Ton Kainit, til Assens, Stege 3¹/₂ Mark pr. Ton Fosfat.

ab Landskrona til Kiel/Flensborg 3¹/₂ Mark, Kønigsberg 3¹/₂ à 3³/₄ Mark, Rostock 3¹/₂ Mark, Stettin 3¹/₄ Mark, alt pr. Ton Lervarer.

ab Bornholm. 3 Mark pr. Ton Sten til Danzig. ab Stevns til Danzig 3¹/₂ à 4 Mark pr. Ton Flintesten.

ab Kjøbenhavn. 9 Øre pr. Ctn. Hvede til Malmø. ab Skienfjord, London 5/9, Trouville 8 Frcs., Hartlepool 5/9, Weymouth 7/. Portsmouth, Southampton, Newhaven 6/, alt pr. Ton Is. Methil Langprops 17/6, Leithfjord 17/, Hull 18/ Kortprops.

ab Burntisland, Dysart til Skienfjord Kul £ 5.

ab Hull, Danmark Klid 12/6 à 13/ pr. Ton.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

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

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen</i> og <i>Henrik Knudsen</i> .
Aarhus.....	—	<i>N. Knudsen</i> .
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen</i> .
Esbjerg.....	Sagfører	<i>J. Clausen</i> .
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft</i> .
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen</i> .
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen</i> .
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg</i> .
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	<i>Aage Schultz</i> .
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen</i> .
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	—	<i>Axel Tønnesen</i> .
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe</i> og <i>C. Knudsen</i> .
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen</i> .
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen</i> .
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne</i> .
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen</i> .

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	<i>C. Jensen</i> , Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør.....	„	<i>J. Schmidt</i> , Dragør.
Faxe og Omegn.	„	<i>J. P. Hansen</i> , Faxe Ladeplads.
Rødvig.....	„	<i>J. P. Nielsen</i> , Rødvig.
Stege og Nyord.	„	<i>N. P. Hansen</i> , Nyord, Stege.
Vestsjælland....	„	<i>H. Larsen</i> , Vordingborg.
Lolland-Falster..	„	<i>C. Andersen</i> , Bandholm.
Bornholm.....	„	<i>H. M. Kofoed</i> , Rønne.
Midtfyen.....	„	<i>M. Christiansen</i> , Nørrebro106, Odense.
Sydfyen.....	„	<i>Th. Nielsen</i> , Svendborg.
Østfyen.....	„	<i>W. Iversen</i> , Nyborg.
Langeland.....	„	<i>A. P. Jakobsen</i> , Rudkjøbing.
Nordfyen.....	„	<i>C. Mortensen</i> , Nørreby Mark, Bogense.
Ærø.....	„	<i>Joh. Albertsen</i> , Marstal.
Sydjylland.....	„	<i>P. Pedersen</i> , Strandhuse, Kolding.
Midtjylland.....	„	<i>S. Christensen</i> , Aarhus.
Nordjylland.....	„	<i>J. P. Christiansen</i> , Langesg. 6, Aalborg

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler *G. Nicolaisen*, Aarhus.

Fra Sø og Land.

Slagelse Byraad har under Forventning af Ministeriets Approbation, af Grosserer Seidelin, Kjøbenhavn, købt Mullerup Havn for 19,000 Kr. kontant.

I Følge „Egyptian Gazette“ udføres der for Tiden betydelige Arbejder til Forbedring af Suezkanalen. Mellem hvert Par af de gamle 10 Kilometer Stationer bygges der en ny, og af de 11 ny Stationer er 9 færdige. I Løbet af de næste 5 eller 6 Aar haaber man, at Kanalen vil blive udvidet, saa at de største Skibe kan passere fra Port Said til Suez.

I Flensborg er der i Følge Hamb. Börsenh. fornylig dannet et Dampskibsselskab med en Aktiekapital paa 500,000 Kr.

Det er sandsynligt, skriver „Norg. Sjøfartstid.“, at det ny System med Signalklokker under Vand eller Undervandstelefoner, der har vist sig meget nyttige ved Proverne langs Ny Englands Kyst, skal anbringes i St. Lawrence. Signalapparatet gør Tjeneste som Opmærksomhedssignal for at forhindre Kollisioner eller for at melde et Fartøj, at det nærmer sig Havn. Apparatet virker paa omtrent samme Maade, som en Telefon.

Man udstyrer et Fyrskib med en Klokke uden Bords under Vand. Lydbølgerne fra Klokken virker saa paa et Modtagerapparat paa det sig nærmende Skib. Er to Skibe forsynede med Afsender- og Modtagerapparat kan de altsaa i Taage tidsnok observere hinanden, idet Modtageren angiver, hvorfra Lyden kommer.

Allan Linjens Skibe er forsynede med ovennævnte Apparater.

Sidste Vinter har man været ivrigt beskæftiget med Forsøg, der synes at være faldet heldigt ud, nu da Regeringen har taget Sagen i sin Haand.

Ugens Havarier.

Britannia, 3m. Skonnert af Svendborg er d. 9. ds. ankommen til Gravesend med brækket Klyverbom. Skibet kom fra Göteborg.

Minerva, 3m. Skonnert af Svendborg er indkommet læk til Egersund efter Grundstødning.

Xenia, Dpsk. af Riga, der efter Grundstødning ved Falsterbo indkom til Helsingør, har lidt megen Skade, særlig i Bunden. Reparationen foregaar i Helsingør.

Hølløs, Galease af Christianssand, er Natten til d. 13. ds., paa Rejsen fra Frihavnen til Halmstad med Hvedelast, grundstødt lidt syd for Helsingør; Svitzers har bragt Skibet flot og ind til Helsingør.

Kiew, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 13. ds. om Morgenen i Snetykning paa Grund syd for Dragør. Kiew, der var paa Rejse fra Havre og Dunkerque til Hjemstedet, kom flot d. 14. ds. med Assistance af „Løse“ og „Anholt“, og efter at have losset i Lægtene er Skibet bragt hertil for Reparation.

Hermann, Galease, er den 13. ds., paa Rejsen til Helsingør med Majs, grundstødt paa Sydenden af Amager; flot med Assistance af Svitzers og Dragør Bjærgere. Hermann er bugseret til Helsingør.

Anne, Galease af Thisted, er sunket i Kattegat, paa Rejsen fra Aalborg til Kjøbenhavn, med en Ladning Cement. Besætningen, 3 Mand, er indbjærget til Varberg.

Mary, Jagt af Strøby, har i stærk Storm mistet sine Sejl og maattet søge ind til Amager for at faa Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 9. ds. foretoges den officielle Prøvefart med Kjøbenhavn's Flydedok og Skibsværfts sidste Nybygning Dpsk. „Bjørn“ tilhørende Selskabet Viking af Kjøbenhavn.

Trods det alt andet end indbydende Vejr var der dog mødt en Del Personer for at deltage i Prøveturen, de Fleste dog i Embeds Medfør, saasom Repræsentanterne for Værftet med Direktør Ahrens i Spidsen, Selskabet Vikings Rederi, Firmaet Andersen & Co. (D'hr. Andersen og Poul Carl), Medlemmer af Selskabets Bestyrelse; samt Repræsentanter for Lloyds og den statslige Besigtelse etc. Under Prøvefarten, der oplivedes ved en Frokostpavse, foretoges Deviationsbestemmelser og Hastighedsprøver. Udfaldet af Prøverne var til begge Parter Tilfredshed.

„Bjørn“, der er maalt til 703 R.-T. Netto, afsejlede under Kapt. Huus Kommando d. 10. ds. til Grangemouth for at indtage sin første Ladning hertil. Med Skibet fulgte Kapt. B. Mahncke, der har tilset dets Bygning her, og som fra Ladepladsen afrejser til Sunderland for der at have Tilsyn med Bygningen af en anden og noget større Baad, der bygges til „Viking“, og forventes færdig i April. Kjøbenhavn's Dampskibsflaade vil saaledes i Aar være forøget med to ny og fordelagtige Skibe, byggede for det nye Rederis Regning.

Damperen *Littuania*, der er bygget i 1882 og hjemmehørende i Memel er i Følge Hamb. Børsenh. solgt til Hr. N. K. Strøyberg i Aalborg for c. 68,000 Kr. Skibet, der maaler 798 Reg.-Tons Brutto ligger for Tiden i Flensborg.

Den 11. Februar løb Skruedamperen Niels R. Finsen, bygget for Regning Dampskibsselskabet „Danmark“, Th. Sonne & Co. Kjøbenhavn, af Stablen fra Jan Smit & Co's Skibsværft i Alblasterdam (Holland). Skibet, der er bygget af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, har følgende Hoveddimensioner: Længde 274' 0", Bredde 40' 9", Dybde 20' 6", Lastevægt 3100 Tons d. w.

Skbrg. Henriette af Marstal 243,76 Reg.-Tons, er ved Firmaet „Agent Petersen“ gennem Kjøbenhavn's Skibssalgs Bureau og H. M. Sejer af Marstal solgt til Sverrig for en Købesum af 9300 Kr.

Skonnert Andreas, 119,47 Reg.-Tons, er af Ejerne Kapt. H. C. Th. Eriksen, m. fl. i Ærøskjøbing, gennem Mægler H. A. Grube i Marstal, solgt til et Konsortium her i Byen med Skibsbygmester Joh. Petersen som bestyrende Reder, og Skibsfører H. Folmer som Fører.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,
den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung. **Uniformer, Livreer og Civilklædninger.**
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 16. Febr.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 9. Februar. — Alabama, Getsche, afg. fra Newport News 10. Febr. hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 2. Februar til Boston. — Algarve, Borriès, afgik fra Oporto 16. Febr. til Bordeaux. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Hull 11. Februar. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til London 10. Februar. — Arkansas, Petersen, ankom her 3. Februar fra New York. — Arno, Strubberg, ankom til Southampton 14. Februar. — Axelhuus, Skow, ankom her 14. Februar fra Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik herfra 15. Febr. til Antwerpen. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom

til Messina 9. Februar. — Christian IX, Kolster, ankom her 15. Februar fra Pillau. — Constantin, Harder, ank. til Havre 15. Febr. — Dagmar, Larsen, ankom til Reval 14. Februar. — Douro, Mortensen, afg. fra Newcastle 9. Febr. til Livorno. — Florida, Ørum, afg. herfra 11. Februar til New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom her 13. Febr. fra Newcastle; afg. forv. 17. Febr. til Kongsberg. — Georgios I, Schibbye, ankom til Antwerpen 13. Febr. — Hekla, Hempel, afgik herfra 17. Februar til New York. — Hellig Olav, Holst, ank. her 7. Februar fra Newcastle. — Holar, Jacobsen, afg. forv. 16. Febr. fra Stettin direkte til Christiania, — Island, Jacobsen, afgik fra Christianssand 5. Februar til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Newcastle 4. Febr. til Genua. — Jolantha, Christiansen, afgik herfra 15. Februar til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 15. Februar. — Kentucky, Lassen, pass. Butt of Lewis 15. Februar hertil. — Kiew, Jacobsen, ank. her 14. Februar fra Dunkerque. — Kursk, Søeberg, pass. Brunsbüttel 13. Februar til London. — Leopold II, Meyer, ankom til Antwerpen 11. Februar. — Louise, Kruse, afgik herfra 16. Februar til Hull. — Louisiana, Staal, ankom til Aarhus 12. Februar. — L. P. Holmblad, Andersen, afg. fra Boston 6. Februar hertil. — Morsø, Nielsen, afgik fra Trondhjem 14. Februar direkte hertil. — Moskov, Sørensen, afgik fra Reval 15. Februar hertil. — Nicolaj II, Lissner, ankom her 8. Februar; afg. forv. 18. Februar til Boston via Christiania. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom her 12. Februar fra Antwerpen; afg. 16. Februar til Reval. — Nordjylland, Kragh, ank. til Libau 11. Febr. — Norge, Gundel, afgik fra New York 6. Febr. hertil. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Reval 8. Februar; afg. 16. Febr. hertil. — Omsk, Müller, afg. herfra 13. Februar til Leith. — Olga, Kofoed, afgik fra Hull 14. Februar til Windau. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 14. Febr. direkte til London. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 11. Februar. — Rita, Meldahl, ankom her 15. Februar fra Hamburg. — Texas, Hansen, afg. fra New Orleans 12. Februar hertil. — Thyra, Fischer, afg. fra London 14. Febr. hertil. — Tiber, Bech, afg. fra Dartmouth 15. Febr. hertil. — United States, Wulff, afg. fra Christianssand 12. Februar til New York. — Valdemar, Johnsen, pass. Holtenu 16. Februar til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra Newcastle 15. Februar hertil. — Viking, Rasmussen, afg. fra Stockholm 15. Februar hertil. — Marie ank. her 16. Febr. fra Swansea. — Fritjof afgik fra Stettin 12. Februar til Manchester.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Riber, ligger her. — Frode, Tofte, afgik fra Blyth 16. Februar. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Dunkerque 16. Febr. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Gulfport 10. Februar. — Erik II, Schmidt, afgik fra Mobile 4. Febr. — Knud II, Hansen, ank. til Gulfport 10. Februar. — Danmark, Kraemer, ank. til Riga 12. Februar. — Ragnar, Holst, ank. til Dunston 12. Febr. — Magnus, Mahncke, ligger her. — Olaf, Petersen, afg. fra Pensacola 1. Februar. — Svend II, Risø, afgik fra Sabine 14. Febr. til Fécamp. — Harald, Meyer, afg. fra Mobile 31. Januar.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Grangemouth 16. Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Newcastle 1. Februar, bestemt til Catania. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Cardiff 6. Febr., best. til Catania. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Aguilas 13. Febr., bestemt til Antwerpen. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Middlesbro 8. Februar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Bayonne 6. Februar. — Russ, Rasmussen, afgik fra Aberdeen 13. Febr., ank. til Sunderland 14. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Buenos Ayres 27. Januar.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Sevilla 16. Februar. — Kamma, Löffler, ank. til Sevilla 30. Januar. — Helga, Laggen, ank. til Sevilla 10. Februar. — Martha, Jørgensen, afgik fra Blyth 6. Febr. — Elna, Møller, afgik fra Cardiff 12. Februar. — Therese, Pedersen, afgik fra Oran 14. Februar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, afg. fra Triest 13. Februar. — Kronborg, Jøppesen, pass. Kbhvn. 11. Februar, best. til Ostende. — Dana, Svane, ank. til Rotterdam 10. Februar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Methil 14. Febr., best. til Hamburg. — Niobe, Mathiesen, afgik fra Bremerhafen 14. Febr., best. til Reval. — Nancy, Nielsen, afg. fra Swansea 16. Februar, best. til Rouen. — Nautik, Nielsen, afgik fra Methil 10. Febr., ankom til Esbjerg 13. Februar. — Nordøen, Gram, afgik fra Bremerhafen 14. Februar, best. til Reval. — Nexos, Basse, afg. fra Libau 10. Febr., best. til Bristol. — Nora, Jørgensen, afgik fra Weymouth 11. Februar, ankom til Burntisland 15. Februar. — Napoli, Thøgersen, afg. fra Granton 11. Februar, ankom til Esbjerg 14. Februar. — Neptun, Christensen, afgik fra Esbjerg 11. Febr., best. til Jersey. — Nerma, Nielsen, afgik fra Aalborg 13. Febr., best. til Grangemouth. — Alfa, Hansen, afg. fra Kbhvn. 16. Februar, best. til Karlshamn.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Sevilla til Marseille 12. Februar. — Mary, Nielsen, ankom til Stockton on Tees 14. Febr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom 15. Februar til Nantes. Karen, Winther, ankom 16. Februar til Sfax:

Nordsøen. Nordland ankom til Kbhvn. 30. Januar. — Kronprins Frederik ankom til Kbhvn. 14. Februar. — Holland ank. til Grangemouth 16. Febr. — England ank. til Aarhus 13. Febr. — Rusland ank. til Plymouth 14. Febr.

Urania. Polarstjernen afg. fra Norfolk 9. Februar — Kronprinsesse Louise afgik fra Rufisque 11. Febr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Burntisland 13. Febr., best. til Aarhus. — Russia, Poulsen, ankom til Southampton 15. Februar. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Rouen 12. Februar, ank. til Antwerpen 14. Februar.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Libau 11. Februar, best. til Grangemouth.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Hamburg 11. Febr., ankom til Middlesbrough 14. Februar.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 16. Februar. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra New Orleans 4. Februar, best. til Kbhvn. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Lübeck 13. Febr., best. til Sunderland. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Windau 14. Februar, bestemt til Boness. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til La Plata 18. Januar. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Rosario 26. Jan., best. til Dublin. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Newcastle 27. Januar, bestemt til La Plata. — Rosenborg, Schmidt, ank. til Kbhvn 14. Februar. — Skanderborg, Jensen, afg. fra San Lucar 13. Februar, best. til Glasgow. — Søborg, Nielsen, ankom til Sevilla 10. Februar. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Newcastle 16. Februar. — Stjerneborg, Hansen, afg. fra Kbhvn. 9. Febr., best. til Rouen.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Boness 12. Februar. — Klampenborg, Matzen, ank. til Windau 16. Februar. — Marselisborg, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Januar, bestemt til La Plata. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Genua 11. Februar, bestemt til Porman i Spanien. — Skodsborg, Schults, afg. fra Savona 10. Febr., bestemt til Carthage. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., bestemt til Methil. — Ulfborg, Eriksen, ankom til London 12. Februar. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Libau 11. Febr., bestemt til Boness.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Libau 15. Febr. — Kallundborg, Lund, afg. fra Glasgow 4. Febr., best. til Genua.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Libau 13. Febr. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Korsør 16. Febr. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 17. Februar, bestemt til Libau. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 16. Febr., bestemt til Burntisland. — Alice, Hansen, afgik fra Svendborg 13. Februar, bestemt til Blyth. — Bornholm, Petersen, ankom til Aalborg 15. Februar. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 13. Febr., best. til Kiel.

Danmark. Helge, Olsen, afgik fra Blyth 13. Febr., best. til Lübeck.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Pondicherry 14. Februar. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Hongkong 12. Februar. — Siam, Jensen, ankom til Mauritius 1. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Delagoa Bay 4. Februar.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Frederiksted (St. Croix) 16. Februar, bestemt til Havana.

Ærø. Erindring, Hansen, ankom til Flensborg 15. Februar. — Enigheden, Svane, ank. til Karrebæksminde 13. Februar. — Energi, Nielsen, ankom til Kallundborg 13. Febr.

Svensen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Gambia 15. Febr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Gambia 8. Februar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 14. Febr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Kjøbenhavn 2. Febr. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Rufisque 11. Februar. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Oran 15. Febr. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Odense 10. Febr. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Cardiff 9. Febr. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Dakar 15. Februar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Aleksandria 2. Februar. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Bathurst 13. Februar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Newcastle 6. Febr., best. til Barcelona. — London, Bom, ankom til Aarhus 8. Februar. — Paris, Krogh, ankom til West Hartlepool 14. Februar.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Motril 21. Januar. —

Wien, Brink, afgik fra Ergasteria 5. Februar, bestemt til Rotterdam.

Myren. Kai, Hintze, ankom til Blyth 16. Febr. — Anna, Moyell, ankom til Aarhus 16. Februar.

Ægir. Svend, Bønnelycke, afg. fra Methil 15. Februar, best. til Kbhvn. — Erik, Steen, ankom til Libau 12. Febr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Messina 13. Februar, best. til Baltischport.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afg. fra Blyth til Nakskov 16. Febr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Marseille 8. Februar fra Sydhavet via Punta Delgade. — Prins Valdemar, Beck, ankom til Malmø 12. Februar fra Caleta Cobora. — Sørine, Andersen, ankom til Montevideo 11. Februar fra East London. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, afgik fra Barbados 12. Februar til Manzanilla. — Serapis, Mathiasen, afgik fra Buenos Aires 14. Februar til Algoa Bay.

Svendborg. Martin Nilsson, Petersen, ank. til London 8. Februar. — Britannia, Rasmussen, ankom til London 7. Februar. — Althea, Rasmussen, ank. til Leith 8. Febr. — Concordia, Henriksen, ankom til Kirckaldy 12. Febr. — Valkyrien, Hansen, ankom til Yarmouth 12. Februar. — Nanna, Baagøe, ankom til Christianssand 15. Februar. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Tapport 12. Februar. — Roma, Jensen, ankom til Kirckaldy 15. Februar.

Ærø. Hildur, Andersen, ankom 9. Februar til Kingslynn. — Valkyrien, Friis, sejlfærdig 5. Febr. i Gøteborg, bestemt til Cardiff. — Nielsine, Christensen, ank. 9. Febr. til Sønderborg. — Juliane, Christensen, ankom 11. Febr. til Kjøbenhavn. — Salvador, Fabricius, ankom 10. Februar til Burntisland. — H. C. Grube, Svane, ankom 11. Februar til Plymouth. — Alf, Rasmussen, ankom 11. Februar til Assens. — Hydra, Albertsen, ank. 11. Februar til Aalborg. — Carl, Lindegaard, ank. 9. Febr. til Oporto. — Astræa, Svane, ankom 13. Februar til Havre. — Amor, Madsen, ank. 13. Februar til Alloa. — Søstrene, Christensen, ankom 13. Februar til Hamburg. — Erik Kirstine, Albertsen, afgik 12. Februar fra Frihavnen til Rønne. — Amor, Rasmussen, var 12. Februar sejlfærdig i Porsgrund, bestemt til South Alloa. — Forældres Minde, Christensen, afsejlede 11. Februar fra Walmer. — J. Kofoed, Andersen, indkom 11. Februar til Hurst Red (indenfor Isle of Wight). — Ane Maries Minde, Hansen, ank. 13. Februar til Nykjøbing F.

Efterretninger for Søfarende.

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

Aller Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Læsø N. Østerby. Paa Læsø N.-Kyst, i Jegens Bugt, c. 1/2 Kml. V. for Jegens Odde, bygges en Havn, i hvilken Dybden vil blive 8 Fod.

Paa V.-Molens Hoved vil blive tændt et Fyr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Kalmar er Fyrskibet „Utgrunden“ inddraget.

Tyskland. Swinemünde. Ved Swinemünde afholdes Skydeøvelser fra Havnens Ø.-Side fra 18de—20de Februar 1904. Naar der skydes, hejses grønt Flag paa Fyrtaarnet, og Havnen er da spærret for al Sejlsads.

Mellinfahrt N. Lystønden ved Mellinfahrt N.-Ende er slukket, indtil Isen er bortdrevet.

Rügen. Stubbenkammer. Paa Stubbenkammer gøres fra 15de Februar 1904 Forsøg med et Taagehorn, der hver 25 S. giver To-Stød, hvert af 2 1/2 S. Varighed med 5 S. Pause mellem Stødene. Det er anbragt tæt NV. for Stormvarsel-Signalmasten paa Klein Stubbenkammer. Det tidligere Taagesignal er indtil videre uforandret.

Travemünde. I Indløbet til Travemünde er der indtil N.-Molens Hoved ved daglig Vandstand 27 Fod. I Travemünde Havn er Dybden paa den venstre (Travemünde) Side 25 Fod og samme Dybde antages der at blive paa den højre (Priwall) Side fra 1ste April 1904.

Fyrskibet „Stollergrund“ er midlertidig ombyttet med Fyrskibet „Reserve-Ostsee“. Taagesignal gives med et Dampaaagehorn, hvorved dets Tone er noget forandret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. Fyrskibet „Aussen Jade“ er flyttet og ligger nu i 6½ Fv. Vand. 53° 50' 32" N. Br. 7° 59' 14" Ø. Lgd. For Indgaaende skal man passere Fyrskibet ½ Kbl. om Bagbord.

Lystønde AJ/1 er inddragen og Lystønde Nr. 8 udlagt.

Fyrskibet „Minsener Sand“ er flyttet og ligger nu i 5 Fv. Vand. 53° 48' 56" N. Br. 8° 4' 53" Ø. Lgd.

Anduvnings-Lystønden „Alte Jade“ udlægges ikke mere, paa dens Plads udlægges om Sommeren den hvide Baakestønde „Jade Plate N.“.

Anduvnings-Lystønden „Jade“ for Wangerooq Farvand udlægges ikke mere. En sort, spids Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, udlægges i 6½ Fv. Vand, paa 53° 49' 49" N. Br. 7° 53' 12" Ø. Lgd. For Indgaaende skal den holdes om Bagbord.

Den sorte Spidstønde Nr. 2 flyttes og skal ligge i 32 Fod Vand paa 53° 49' 33" N. Br. 7° 54' 52" Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde Nr. 3 flyttes og skal ligge i 35 Fod Vand paa 53° 49' 6" N. Br. 7° 56' 27" Ø. Lgd.

Samtidig med Sommerafmærkningen ombyttes Lystønde Nr. 13 med en Lys- og en Klokketønde Nr. 13.

Holland. Zeegat van Terschelling. Vliesloot. Noordgeul. I Noordgeul er den mindste Dybde midt i Løbet 8½ Fod. 53° 18' N. Br. 5° 8' Ø. Lgd.

Umuiden. I IJmuiden er den mindste Dybde nu 27¾ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne.

Nieuwe Tonge. Fiskerfartøjerne fra Nieuwe Tonge, Zuid Holland, er mærket „N. T. O.“.

Zeegat van Brouwershaven. Noordergat. Stumpstønde Nr. O i Noordergat er flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand. 51° 40' 2" N. Br. 4° 11' 6" Ø. Lgd.

Haringvliet. Bommel. Den mindste Dybde i Midtlinien i Renden over Barren i Bommel er 14½ Fod.

England. Tyne. En rød Lystønde, som viser hvidt To-Blink hver 10 Sekunder, er i 11 Fod Vand. Springtids Lavvande, udlagt i Indløbet til Tyne, ½ Kbl. S. 22° Ø. fra Black Middens Baake og i N. 45° Ø. fra Groyne Fyr. 55° 0'. N. Br. 1° 24'. V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Portzdon. Portzdon faste Fyr er forandret saaledes, at der i begge Vinkler, hvori det viser hvidt Lys og rødt Lys, nu viser Fyr med To-Formærkelser hver 8 S., Lys 4, S., Mærke 1 S., Lys 1, S., Mærke 1 S. Lysævnene og Flammens Højde er uforandret.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ouessant. Fromveur. Pengloc'h NØ. En 7 Fods Grund ligger 2 Kbl. N. 30° Ø. for Grunden Pengloc'h, i Mærket „Stiff Fyrtaarn til højre Side af Lédéné's d'Ouessant“. 48° 26' 43" N. Br. 4° 59' 32" V. Lgd.

Paa Grunden Fromveur, Ø. for Ouessant Ø.-Pynt, er der kun 16 Fod og ikke 8 Fv. Vand.

Bassin d'Arcachon. Rastey. Paa Grund af Forandringer i Løbet i Passe d'Arcachon er den sorte Spirstønde Nr. 1 med Cylinder Rastey flyttet 2 Kbl. SV. hen. 44° 35' 8" N. Br. 1° 18' 35" V. Lgd.

Afrika. Sierra Leone. Bijouga Islands. Ruapehu Shoal. Grunden med 4 Fv., hvorpaa Damperen „Ruapehu“ stødte den 2den Juni 1902, og som blev opgivet at ligge paa 10° 33' N. Br. 16° 39' V. Lgd., er gentagende Gange omhyggeligt eftersøgt over et stort Areal omkring den opgivne Plads, men forgæves, hvorfør Grunden er udtagen i Kortene.

Det maa antages, at „Ruapehu“ har været forsat af Strømmen og stødt paa en af Pullerne paa 11° 2' N. Br. 16° 43' V. Lgd., c. 25 Kml. NØ. for den opgivne Plads.

Advarsel. Det tilraades Skibsførere at studere de maanedlige Strømkort over de forskellige Oceaner, som udgives af det engelske Admiralitet, især deres Løb nær ved fremspringende Pynter, og erindre, at ringe eller ingen Tid tabes ved at gaa rigeligt uden om farlige Punkter.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bay. Potomac River. I Potomac River er Afmærkningen i Uorden paa Grund af Isdrift.

South Carolina. Sullivans Island Cove. Et rødt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt, er tændt paa N.-Siden af Løbet til Sullivans Island Cove, ½ Kbl. Ø. for Jernbanebroen mellem Fastlandet og Sullivans Island. Flammens Højde: 14 Fod. Rød, pyramideformet Fyrbaake, der staar i 4 Fod Vand. 32° 45' 58" N. Br. 79° 51' 34" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mobile Bay. Main Ship Channel. Vraget af Uddybningsmaskinen „Jumbo“, der laa sunket i Løbet til Mobile Bay, er borttaget.

Louisiana. Mississippi River. South Pass. En sort Spirstønde er i 19 Fod Vand udlagt ved V.-Grunden ud for Indløbet til South Pass, c. 2 Kbl. S. 26° Ø. fra South Pass East Jetty Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Civitavecchia. Fartøjet, som er sunket i Civitavecchia Havn, ligger nu N. 30° V. fra Blinkfyret paa Ydermolen og i S. 79° V. fra Setaarnet paa Piazza Calamatta.

Sicilien S.-Kyst. Empedocle. Det grønlige Fyr paa Empedocle Ø.-Moles Hoved lyser ogsaa med svagt, grønt Lys fra N. 14° Ø. til N. 54° Ø. og fra N. 55° V. til N. 12° V. Fra N. 12° V. til N. 14° Ø. er Fyret formørket af Fyrpælen.

Rumænien. Sulina. Uddybningen i Løbet til Sulina mellem Baakerne 20-22, 24-28 og ved 29 er fuldført, og Sejladsen i Løbet fri Dag og Nat.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Ostindiske Arkipelag. Banka Ø. En Grund med 3½ Fv. Vand er funden Ø. for Banka. 2° 14' S. Br. 106° 35' Ø. Lgd.

China. Mirs Bay. I Mirs Bay er fundet følgende Grunde: En 3 Fv. Sandgrund 2 Kml. S. 42° V. fra Peak Rock, og i N. 56° V. fra Peaked Head. 22° 34' N. Br. 114° 17' Ø. Lgd. Den tidligere fundne 4¼ Fv. Grund danner Grundens S.-Ende.

En 4 Fv. Klippegrund 4 Kbl. S. 13° V. fra Peng Chau 140 Fod høje Top og i S. 52° V. fra East Cone.

En 4½ Fv. Klippegrund 1,8 Kml. S. 80° Ø. fra Peng Chau 140 Fod høje Top og i S. 3° Ø. fra East Cone. Grunden er c. ¼ Kml. lang i N. og S.; 22° 32' N. Br. 114° 28' Ø. Lgd.

Kiautschou Bugt. Iltis Huk. Paa Tsingtau Yderred er S. for Nordflach i 10½ Fv. Vand udlagt en rød Fløjtetønde, mærket NF/S. 36° 1' 49" N. Br. 120° 22' 22" Ø. Lgd. Den røde Spirstønde ved Grunden er inddragen.

Omtrent 5 Kbl. SV. for Ju Nui San Fyr er i 12 Fv. Vand udlagt en rød Fløjtetønde, mærket „Ju Nui San“. 36° 2' 19" N. Br. 120° 16' 14" Ø. Lgd. Near denne Tønde for Indgaaende tages om Styrbord, kan man fra den holde lige paa den V.-lige Tønde ved Hufeisenriff.

Taagesignal-Stationen paa Iltis Huk er nedlagt. 36° 2' N. Br. 120° 21' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Februar 1904. — Højesteretsdom af 2. Februar 1904. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Overrettsdomme. — Krigen og Skibsfarten. — Opfordring til danske Sømand. — Generalforsamlinger. — Sømandsmissionen. — Fragtmarkedet. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsføretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Førster Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 25 Øre
De øvige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
¼ Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end ¼ Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	79 78 $\frac{1}{2}$ -178	78	78 $\frac{1}{4}$
Danmark	70	69 $\frac{3}{4}$	70
Norden	94 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn		74 $\frac{1}{2}$	75 $\frac{1}{4}$
Carl		78 $\frac{3}{4}$	79
Dannebrog		83 $\frac{1}{4}$	84
Skjold		51 $\frac{3}{4}$	53
Urania		18	19
Union		83	84
Dampsk. af 1896		83	86
Østasiatiske	98-97 $\frac{3}{4}$	97 $\frac{1}{2}$	98
Østersøen	93-92 $\frac{1}{2}$	92	93 $\frac{1}{2}$
Nordøen		20	30
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	100
Torm		60	85
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.			80
Foren. Bugser-Selsk.		56	60
Gorm		90	—
Hejmdal		97	—
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk. af 86		99	101
4 $\frac{1}{2}$ % Østasias. Komp.		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats	98 $\frac{3}{4}$ - $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	84 $\frac{1}{2}$	84	84 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		87 $\frac{3}{4}$	88 $\frac{1}{2}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — 2. Serie ..	92 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{2}$	93
4 $\frac{1}{2}$ % — — 1. — ..		95 $\frac{3}{4}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 $\frac{3}{4}$	88
4 $\frac{1}{2}$ % — — 7 —		92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —	90 $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{4}$	90	90 $\frac{3}{4}$
Aktier.			
Nationalbank		139	141
Privatbank		116 $\frac{3}{4}$	117
Landmandsbank	123 $\frac{1}{4}$	123	124
Handelsbank		127 $\frac{1}{2}$	127 $\frac{3}{4}$
Grundejerbank	113 $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$ -114	114	114 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain	101- $\frac{1}{4}$	101	101 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jærnsk.	93 $\frac{3}{4}$	93 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.		132 $\frac{1}{2}$	133 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier	118-117 $\frac{3}{4}$	118	118 $\frac{1}{4}$

Vekselkursør d. 16. Februar 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.25	18.21
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Februar 1904.

Russiske Noter	—
4% Russiske Consols	91.90
3 $\frac{1}{10}$ % — Boden Kredit	88.00
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	98.10
4% — — 1890	85.80

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

„Østersøen“ 8,000, „Foren. Bugserelskab“ 2,000, „Foren. Dampskibs.“ 38,000, „Danmark“ 14,000, „Norden“ 44,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 18,000, „Urania“ 8,000, „Dampsk. 1896“ 8,000, „Hejmdal“ 2,000, „Østasiatisk Comp.“ 54,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte **Bundfarver**, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Galease til Salg.

Begrundet paa Alderdom er Galeasen „Johanna Frederikke“, 47 R. T. og 100 T. Dødvægt, billigt til Salg.

H. Hermansen

Bombøbessen, Christianshavn.

Skib til Salg.

En god fuldt udrustet Galease, drægtig 23,38 Tons Brutto, eigner sig særlig til Stenfiskeri, er til Salg hos

Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.

Galeasen „Andreas“ af Struer, 32,84 Tons Netto. Laster 1500 Cnt. d. w., c. 3800 Kubikfod Træ, sælges billigt paa Grund af andet Skibs Køb.

N. C. Weisbjerg, Struer.

Joh. Fønss's
Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Skibe til Salg.

Bark 320 register, klasse
Al 2. 3 L. 175 stds. høvellast.

Brig 210 register, klasse
A. 2* 2 N. 125 stds. høvellast.
Henvendelse:

Hansen & Schiølnér,
Christiania.

H. Steensen's



1 STJERNE
2 STJERNE
3 STJERNE
Margarine
er altid den bedste.

Et Firma i Norge ønsker at købe en god Kvase (Brøndkutter) med eller uden Motor, Dimensioner ca. 55 à 60 Fod lang, god Søskude. Billet mrk. „Kvase 485“ med Prisopgivelse, Dimensioner etc. bedes sendt Høydahl Ohme's Annonce-Ekspedition, Christiania.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

S. Dinesens Dampdreieri

Vejle

leverer Skibsbløkke af enhver Art, Pokkenholts Jomfruer, Styrerats samt alt under denne Branche til skibsudrustning henhørende.

Forhandlere Rabat.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Fredag den 19.
Februar Kl. 7 Eft. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads
13, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af 2 Revisorer.

Bestyrelsen.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS. WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel
of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSENS** Telefon 2168.

Metalstøberi & Metalvarefabrik.
St. Annægade 44. C.

Haner, Ventilert og al **Armaturo for Gas, Vand,
Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt **Skibsarbejde** samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Middag med efterfølgende Bal, **Torsdag**
den 25. Februar, Kl. 6 Eftm. i Larsens Lokale, St. Anna Plads
13. Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa
den i Foreningens Lokale fremlagte Liste. Det bemærkes, at
saa vel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset Antallet af
dem, der tegner sig.

Bestyrelsen.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss. Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. Nielsen & Søn

Skibsbygger

Frederikshavn.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering

Randers

anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Prøv en Gang

uførtoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*.

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira.

3 " " rød Portvin,

anbefales til d'Hr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN

Vinforretning

St. Annæ Plads 10. Telf. 3283.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 85, Nakskov.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København — Stockholm og Mellemstationer.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Gefragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenlager. 28762

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen**.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Kongens Nytorv 20. **TOPP & LARSEN**, 1. Klases Skræderi.
(Bodeckers Ejendom).

Civildragter og Uniformer. Engelske Stoffer og Snit.

Moderate Priser.

(Som Nyhed) Ægte blaa Chiviot Klædning fra 45 Kr.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,

Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Februar 1904.

11. Aarg.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparatonssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Kongens Nytorv 20. **TOPP & LARSEN,** 1. Klasses Skråderi.
(Bodeckers Ejendom).

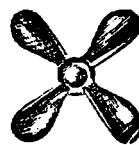
Civildragter og Uniformer. Engelske Stoffer og Snit.

Moderate Priser.

(Som Nyhed) Ægte blaa Chiviot Klædning fra 45 Kr.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel

16, St. Annæplads Telf. 560r.

International Composition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —
tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familieforsikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkår for Seførende med Hensyn til Rejser.

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med Mundus' Tabeller og Vilkår. Alle Oplysninger meddeles beredvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskiftet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkår.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:
Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Gentlemen i Prøv
„The five Sisters”
og De ryger aldrig andre
Cigarer.



Faas paa Udførsel i 3 Kvaliteter
Hoved-Oplag: Peter Schmidt.
Peter Skramsgade 16. København. K. Tel. 2594.



Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og påtrykt selve Omalagspapiret.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc. To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS”.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Kjøbenhavns

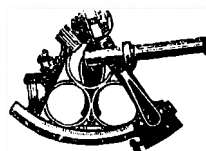
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.
Preister. Kjøbmagerg. 13

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japansisk Næretæs-Papir. Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger høves

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreklædningsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 17—22, 11—1 Aften. Søndag 1—2.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 25. Februar 1904.

Den i vort sidste Nummer gengivne Sø- og Handelsrettsdom om Styrmands Ret til Overarbejdspenge bidrager ikke til at skabe større Klarhed med Hensyn til Forstaaelsen af det paagældende Afsnit af Søloven; tværtimod maa den vel siges at rokke ved en Opfattelse af dette Afsnits Bestemmelser, der hidtil har været den almindelige. Retten er ikke i Tvivl om, hvem der efter Søloven henhører til Skibets „Mandskab“, at dette bestaar af den hele Besætning undtagen Skibsføreren; men den siger, at det maa afgøres „efter Forholdets Natur“, om Udtryk i Søloven som „Mandskab“, naar Styrmand og Officerer ikke udtrykkelig er nævnt, kan anvendes ogsaa paa disse. Denne Fortolkning virker unægtelig overraskende, særlig fordi det her drejer sig om det Kapitel i Søloven, der handler „om Skibsmandskabet“, og som følger lige efter Kapitlet „om Skipperen“. Tydeligt nok har Søloven i hint villet angive „Skibsmandskabets“ Pligter og Rettigheder, det vil (ogsaa efter Rettens Mening) sige hele Besætningens undtagen Skibsføreren. Havde det været Meningen i visse Henseender at gøre Undtagelser fra den almindelige Regel, vilde Loven ganske sikkert have nævnt dem. Naar nu Retten kort og knapt siger, at Styrmand og Maskinmestre ikke kan fordrø Overarbejdspenge efter Sølovens § 96, fordi deres Stilling er en anden end det øvrige Mandskabs, og fordi deres Løn er højere og beregnes anderledes, saa melder sig Spørgsmaalet om, hvilke Rettigheder der da bliver tilbage for Styrmand og Maskinmestre efter Sølovens fjerde Kapitel; thi hører de ikke i den her omtalte Forbindelse til „Mandskabet“, er der mulig ogsaa andre Forhold, under hvilke de ikke vil komme til at nyde Rettigheder, der er tilsikrede dette; Dommen synes jo efter sin Ordlyd at have en saadan større Rækkevidde. Og hvorledes skal man herefter i fremtidige Love, der angaar Skibenes Besætninger, og hvor der efter Sølovens Eksempel sondres mellem „Skibsfører“ og „Mandskab“, værges sig mod, at dette sidste ikke medtages i sin Helhed; det bliver vanskeligt at finde klarere Udtryk for, hvad der er Meningen, end dem, der benyttes i Sølovens fjerde Kapitel.

Det vilde have været heldigt, om Sø- og Handelsretten havde ofret en noget udførligere Motivering paa en Dom af saa principiel Betydning som denne. Man er nu henvist til Gisninger om, hvad der egentlig har været Rettens Bevæggrunde. Man kan da tænke sig, at Retten har ment at burde værges Rederne eller Skibsførerne mod et formentligt Misbrug af Sølovens § 96; men dette synes overflødig, da Paragrafen jo giver Anvisning paa særlige Overenskomster mellem Skibsfører og Mandskab, om saadanne ønskes. Eller man kan tænke sig, at Retten har villet pointere, at Styrmand og Maskinmestre ved Arbejder som Losning og Ladning indtager en anden Stilling end Matroser og Fyrbødere, og at deres Arbejde ikke kan eller bør være af samme Art som disses og derfor ikke heller betales efter samme Regler, naar det foregaar paa Helligdage. Men en saadan Fortolkning er i hvert Fald ikke præget hverken af Lovens Aand eller af Tidens Aand. Hensigten med § 96 er tydeligt nok, at Helligdagsarbejde saa vidt mulig skal undgaas, men er det nødvendigt, skal de, der deltager i det, naar ikke anden Overenskomst foreligger,

betales ekstra; og Tidens Lovgivning gaar mere og mere ud paa at værne om Helligdagshvilen. Sø- og Handelsrettens Dom synes os at maatte skabe Utilfredshed og Uklarhed, og det var ønskeligt, om en højere Instans fik Lejlighed til at prøve den.

Den af de transatlantiske Selskaber, Hamburg—Amerika Linjen, Holland—Amerika Linjen, Nordtyske Lloyd og Red Star Linjen oprettede ny Dampskibsroute imellem Skandinavien og Amerika faar Navnet Skandia Linjen. Farten skal begynde d. 1. April i Helsingborg; Gøteborg og Kristianssand skal anløbes. Prisen, er efter hvad der meddeles os, bestemt til 70 Kr. for Passagerer paa 3. Klasse, medens den tidligere Pris var 123—140 Kr. Hvis der kommer en Overenskomst i Stand mellem Cunard Linjen og den transatlantiske Dampskibsring vil fremtidige Passagerer, som melder sig efter de i nordiske Aviser indrykkede Annoncer, ikke mere blive modtagne, medens de Passagerer, som har meldt sig inden den Tid vil blive befordrede for 70 Kr. paa de Selskabers Skibe, som hører til Ringen. Man er i Øjeblikket nærmest tilbøjelig til at opfatte den Efterretning, at Cunard Linjen vil trække begge sine Skibe ud af Ruten Italien—New York, som en Prøveballon, for at faa at vide paa hvilke Betingelser denne Linje kan komme til en Overenskomst med Dampskibsringen. (Hamb. Børsenh.).

Den 15. ds. var det 25 Aar siden, at Nationaltidendes Søfartstidende første Gang var optaget i Bladet. Kommandør P. F. Giødese har i denne lange Aarrække været Tidendens Redaktør.

Til Fører af Dampskibet Littuania, der, som meddelt i vort sidste Nummer, er indkøbt i Memel af Hr. N. K. Strøyberg i Aalborg, er antaget Kaptajn J. Kusk Jensen, Forfatteren af den bekendte Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Ingeniør Vogts Pendulpropeller.

Ingeniør H. C. Vogt har i „Ingeniøren“ for 2. Januar 1904 gjort ret udførlig Rede for de Forsøg, der er anstillede med den bekendte Pendulpropeller, og hvilke Resultater, man derved er kommen til. Det forekommer os, at disse Forsøg maa have en vis Interesse ikke blot for Maskinteknikere, men ogsaa i Søfartskredse i al Almindelighed, hvorfor vi i det følgende skal søge at gengive Hovedpunkterne af Ingeniør Vogts Artikel — dels fremgaar det nemlig af Forsøgene, at Pendulpropelleren med Hensyn til Nyttvirkning paa visse Omraader staar over saa vel Drivskrue som Hjul, og dels har man i denne Propeller en original og interessant dansk Opfindelse, som dog muligvis med Tiden vil faa nogen Betydning.

Vi begynder med en Beskrivelse af Propellerens Indretning og den Maskine, som Ingeniør Vogt anser for at være den heldigste til at drive den.

Pendulpropellernes Hovedaksler A (se Fig. 1—3 paa hosføjede Plan) drejes direkte frem og tilbage ved Maskinen, og i fast Forbindelse med A og omtrent vinkelret derpaa er Armen T, som derved kan bringes til at svinge i et Plan vinkelret paa Skibets Diametralplan, medtagende Driv- eller Rørfladen D, hvis Stamme t er lejret i en Længdeudboring i T. D's Stamme t forbindes ved Universalleddet u til den stationære Styreaksel t₁,

der atter deler sig i 4 Grene t^2 . Naar nu T svinger, saa vil Vandet trykke paa D og dreje den om T, snart til den ene, snart til den anden Side, eftersom T svinger; men denne Drejning eller Viftning af D reguleres af Fjedre mellem de her viste 4 Grene t^2 og lignende Grene paa et Tandhjul R, vist i større Maalestok paa Fig. 4, der holdes fast af, men ogsaa kan drejes ved en Snekke, der atter drejes ved et Rat.

Idet D ved Vandets Tryk drejes om T, saa deltager t , u , t^1 og t^2 i denne Drejning, og t^2 fjærnes fra den tilsvarende Gren paa R, hvorved Fjedrene spændes, saaledes at de atter kan bringe D tilbage til Hvilestillingen ved Enden af T's Sving. Ved Midten af T's Sving (i T's lodrette Stilling) gør D sit største Udslag, og Fjedrene er mest spændte, men da Drivfladen D's Trykcenter er c. 10 Gange længere fjærnet fra A end fra t , ses det, at den Kraft, der kommer paa Fjedren, kun er forholdsvis ringe. Universalleddet u tillader, at Rorstammen t svinger med T, medens Styreakslen t^1 bliver stationær. Drejes Drivfladerne D ved Hjælp af Rattet, saa vil hver især trykke stærkere paa Vandet i et Sving end i det følgende, og derved styres Skibet. Drejes D 180° , kommer det i Stilling til Bak. Det ses let paa Figurerne, at Drivfladerne svinger symmetrisk mod hinanden.

I øvrigt er jo Pendulpropelleren tidligere forklaret og kan af enhver, der interesserer sig derfor, ses baade i Virkeligheden paa Forsøgsfartøjet og paa en større Model med 2 Pendulpropellere arbejdende symmetrisk mod hinanden, trukne af et Urværk; paa samme Model er en simpel Udløsningsmekanisme, konstrueret af Ingeniør Vestergaard, indlagt, hvorved Drivfladerne drejes hver sin Vej, naar man skal fra Frem til Bak, saaledes at Fartøjet aldeles ikke svinger til Siden ved dees Manøvre.

De Indvendinger, der i sin Tid blev gjort mod Pendulpropellere, drejede sig en Tid lang om Fjedrene. Paa et Skib paa 4000 Tons med en Modstand paa 8000 Pd. ved 8 Knob kommer der imidlertid kun 4000 Pd. paa hver Propeller; hvis nu hver Propellers Styremekanisme har 8 Fjedre, saa bliver Belastningen paa hver Fjeder, eftersom disse er placerede, fra 400 til 1000 Pd. Man har det selvfølgelig fuldstændig i sin Magt, hvorledes og hvor meget disse Fjedre skal belastes, og det er kun et Par Minutters Sag at erstatte en udtjent Fjeder med en anden. Den hele Styremekanisme koster endvidere saa lidt, i Forhold til Skibet med Maskine og Propellere, og de Elementer, som Styremekanismen indeholder, er saa almindelige og let tilgængelige, at de Sagkyndige ikke mere taler om den Sag.

Selve Pendulpropelleren er derimod større og dyrere end Drivskruen, men langt fra saa dyr og stor som Skovlhjulet. Pendulpropellerens Aksel bliver 40—50 pCt. større i Diameter end Drivskruens, og dette er Forhold, der begrænser den i Forhold til Drivskruen.

Vi kommer nu til noget af det vigtigste i hele Sagen, nemlig Maskinen. Det er navnlig denne, der begrænser Pendulpropelleren til de lavere Hastigheder, idet Pendulpropellermaskiner ved de større Hastigheder og Kræfter bliver for langsomme i Forhold til Drivskruens Maskine. Paa Fig. 1 (paa Planen) ses Maskinen forfra; den er som en Drivskruemaskine i omvendt Stilling; Cylindrene er 3 i Tallet, nemlig Højtrykcylindren i Midten, betegnet ved 1, Mellemttrykcylindren om Bagbord, betegnet ved 2, og Lavtrykcylindren om Styrbord, betegnet ved 3. Disse 3 Cylindre staa direkte paa Fundamentspladsen. Lejerne til Akslerne bæres af Stativer; disse er dog forholdsvis lette, fordi kun Højtrykcylindrens Kraft, eller c. $\frac{1}{3}$ af Maskinens Kraft, virker paa hver Aksel. Det ses nemlig af Figuren, at Mellemt- og Lavtryk-Stemplerne overfører deres Kraft direkte til Pendulpropellerens Drivarmer paa Akslerne A, uden at Bevægelsen først omsættes til roterende Bevægelse.

Den roterende Aksel er kun til for at trække Gliederne og til Regulering af Slaget. Maskinen hindres fra at faa noget Dødpunkt derved, at Højtrykcylindrens Krumtap danner en Vinkel paa 90° med de andre Cylindres Krumtapper. Mellemttryk- og Lavtryk-Stemplerne er samtidigt i Bund og samtidigt i Top og trækker eller vugger derved deres respektive Pendulpropellere aldeles syntonisk. At dette er en kolossal Fordel, kan man let sige sig selv, thi alle Sidebevægelser og deraf følgende Rystelser kan derved hæves, saaledes at man faar et roligere Skib end paa nogen anden Maade. Fig. 2 viser Maskinen fra Siden, med Højtrykcylindrens Krumtap dannende en Vinkel paa 90° med de to andre Krumtapper. Paa Fig. 3 ses Maskinen ovenfra, den tager langt mindre Plads op i Skibet end Drivskruemaskinen, og den er tilmed noget mere økonomisk, fordi den ikke skal kunne reverseres; det erindres jo, at man skifter til Bak ved at dreje Drivfladerne 180° . Som bekendt opnaar man finere Dampfordeling og Økonomi af en Maskine, der ikke skal reverseres, end hvor Komplikation ved Reversion er nødvendig.

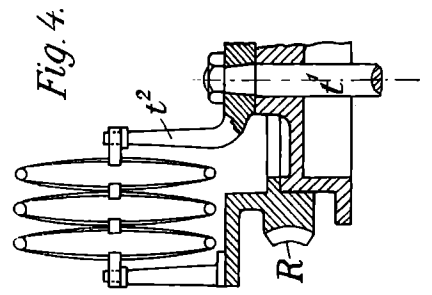
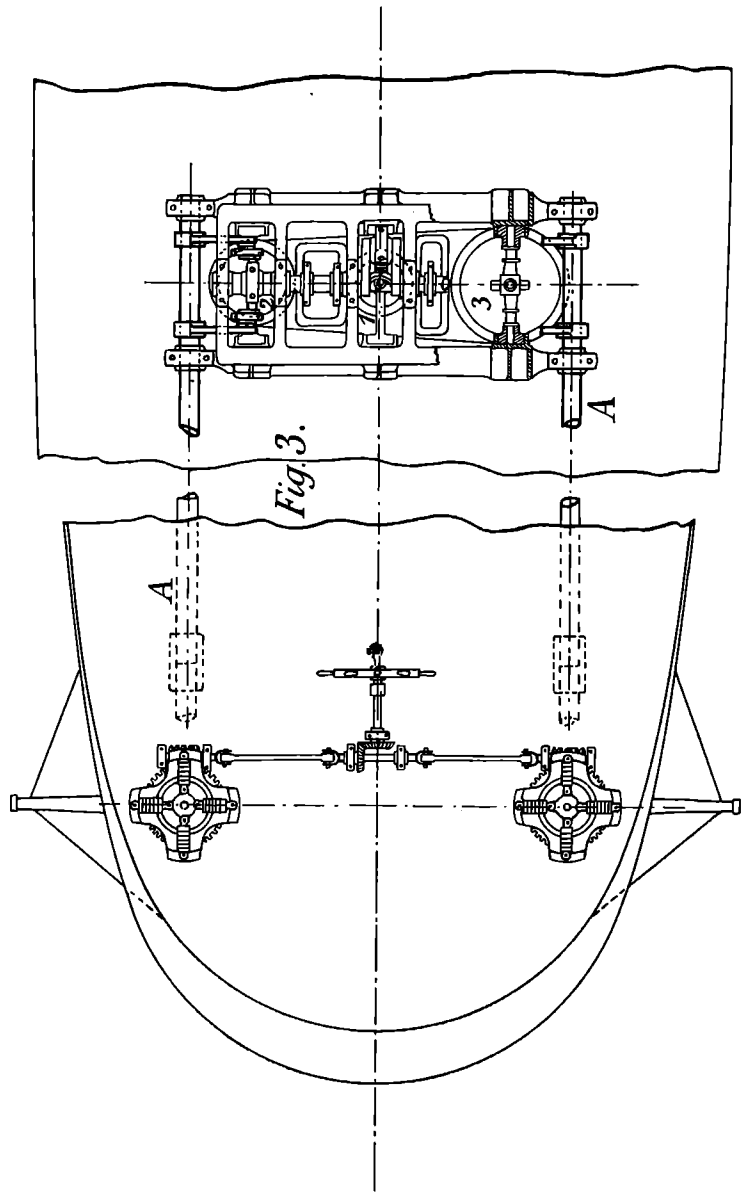
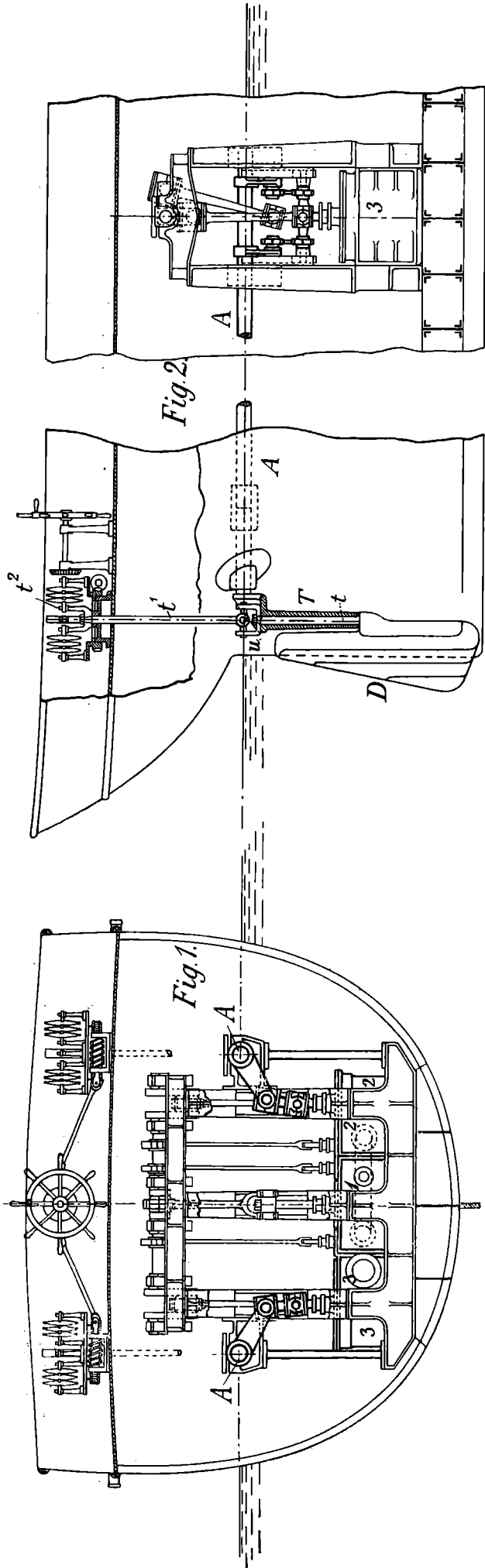
Ved Drivskruemaskinen skal man endvidere omsætte hele Maskinens Kraft fra retlinet, frem- og tilbagegaaende Bevægelse, til roterende Bevægelse; dette, hvortil der dog altid tabes noget ved Friktion, kræves, som nævnt, ikke her, idet ca. $\frac{2}{3}$ af Maskinens Kraft nemlig fra Mellemt- og Lavtrykstemplerne, forplantes, praktisk talt, direkte til Pendulpropellerens Svingarme. Kun modtager Mellemt- og Lavtrykstempelstængerne hver $\frac{1}{6}$ af Kraften fra Højtrykcylindrens Aksel. I Følge sit Princip maa den her fremstillede Maskine blive noget mere økonomisk end den almindelige Skibsmaskine.

Forinden vi gaar over til at betragte selve de Forsøg, der er anstillede med Pendulpropelleren, vil det maaske være rigtigst at undersøge, hvorpaa det er, at Ingeniør Vogt støtter sin Teori om denne Propellers større Nyttvirkning.

Mennesker, der har Interesse for og Indsigt i maritime Forhold, skønner næsten umiddelbart, at en Mand kan drive en Baad hurtigere med Ro- eller Vrikkeare end med en Drivskruer. En Færgemand driver en Baad med 3 Mennesker i til en Fart af omtrent 3 Knob; skulde samme Baad ved en Drivskruer drives til 3 Knob, saa vilde det kræve 0,33 Hestes Kraft eller rigelig 2 Færgemænds Kraft.

Aarsagerne hertil er: 1) Ved Aaren paavirkes en langt større Vandmasse end muligt ved Drivskruen, 2) ved hvert nyt Tag med Aaren sættes en frisk Vandmasse i Bevægelse. Naar imidlertid en Vandmasse skal sættes i Bevægelse fra 0 af (accelereret fra 0), saa bliver dens Hastighed mindre, end hvis den allerede besad Hastighed i Bevægelsens Retning. (Betydningen af at accelerere fra 0 af ses let, hvor et Fartøj drives frem ved at vifte med et stort fritliggende Ror, hvis Fremtryk derfor iden første Halvdel af Svinget er meget større end dets Baktryk i den sidste Halvdel af Svinget). Drives et Fartøj frem ved en Vandpropeller, maa en Vandmasse trykkes agterud, men jo langsommere Vandet kan vige agterud, desto bedre trykkes Fartøjet frem. Intet kan derfor sammenlignes med Stagen paa lavt Vand, fordi Stagen slet ikke viger agterud, naar man vil have Fartøjet frem; men det bedste efter Stagen paa lavt Vand er den ideale oscillerende Propeller, fordi dens Konstruktion tillader, at den tager paa den størst mulige Vandmasse, som tilmed, fordi den accelereres fra 0 af, viger agterud med den mindst mulige Hastighed. (En Springer passerer — ved Brug af sin oscillerende Propeller — en 22 Knobs Damper med en saadan Lethed, at den skønnes at have over 30 Knobs Fart, medens en Whiteheads Torpedo i faa Øjeblikke maa bruge 30 Hestes Kraft til saadan Fart).

En Sammenligning mellem Aaren og Skovlhjulet, som Fremdrivningsmiddel betragtet, falder imidlertid ogsaa



ud til Gunst for den første. Ganske vist giver Skovlhjulet noget højere Nyttevirkning end Drivskruen, men dette tabes atter ved Skovlhjulets større og langsommere Maskine — ikke heller kan Skovlhjulet i den Grad som Aaren stadig paavirke en frisk Vandmasse. Det er derfor af flere Grunde en fysisk Umulighed at opnaa samme Nyttevirkning af en roterende Propeller som ved Aaren, og den fuldkomneste Maade, hvorpaa denne kan benyttes, er den, der anvendes af alle Østens Folk, Japanesere, Kinesere etc., nemlig to Vrikkearer arbejdende mod hinanden, saaledes at Tabet ved Fartøjets Sidebevægelser undgaas.

Nu er imidlertid Ingeniør Vogts Pendulpropeller i Virkeligheden ikke andet end en Vrikkeare — en ideal Vrikkeare kunde man kalde den, for saa vidt som den arbejder noget mere rationelt — og man kunde derfor være berettiget til paa Forhaand at vente sig gunstige Resultater af de Forsøg, der er anstillede med dette Fremdrivningsmiddel.

Burmeister & Wain, og de med dette Fartøj anstillede Forsøg kan maaske gøre Krav paa nogen Opmærksomhed paa Grund af de særlig uheldige Forhold, der her var til Stede.

Talen var først om en større Travalje med Pendulpropeller, som nævnte Firma havde modtaget Ordre paa, og hvor Forholdene kunde være blevet nogenlunde tilfredsstillende, men derefter blev dette forandret til, at man ønskede Pendulpropelleren anbragt i Krydsere „Bojarins“ Officerschalup, der var 30 Fod lang, $7\frac{1}{2}$ Fod bred, med et Dybgaende af $2\frac{1}{4}$ Fod, og hvor Forholdene for det første var særdeles vanskelige derved, at Luftkasser, Sæder etc. aldeles ikke maatte varieres i deres indbyrdes Stilling; endvidere maatte Pendulpropelleren ikke faa sit rigtige Areal (svarende til den forholdsvis store Kraft 16 H.K.), fordi den derved, som saa almindeligt ved Drivskruer under lignende Forhold, vilde komme 3 Tommer neden for Kølen med en Bøjle under. Nævnte Forbud var slemt nok, men det skulde blive værre: Da



Fig. 1.

De vigtigste af Forsøgene rekapituleres kortelig her: En Skruebaad, vejende 2500-2700 Pd., blev først købt til Forsøgene, den havde en Petroleumsmotor paa 1,25 Hestes Kraft og løb 4 Knob; Skruen blev derefter fjærnet, og Maskinen bragt i Forbindelse med Pendulpropeller, hvorefter Farten steg til $4\frac{1}{2}$ Knob. Trækkeævnens, naar Baaden var spændt for et Dynamometer, var 71 Pd. pr. Hestekraft, medens man næppe vil finde nogen Drivskruer, der yder over 55 Pd. pr. Hestekraft. Det effektive Arbejde blev ogsaa undersøgt og fundet at være 73 pCt.

For yderligere Sammenlignings Skyld blev samme Baad senere forsynet med en 2 Hestes „Dan“ Jolle-Motor, der benyttes i en Mængde Fiskerbaade, som vejer c. 1600 Pd. og opnaar en Fart af $4\frac{1}{2}$ -5 Knob. Pendulpropeller-Baadens Fart med Motoren i god Orden og paa Prøveturen vejende c. 2700 Pd. er imidlertid 5,4 Knob, almindelig Fart 5,2 Knob, og fradrages Tabet ved Transmission, bliver Kraften kun 1,7 HK. Trækkeævnens maalt paa et Dynamometer blev nu 120 Pd., medens den for en af de bedste af Fiskerbaadene var 108 Pd., men den specielle Transmission, der her er nødvendig for at kunne bruge ovennævnte Dan-Motor, sluger i Følge tidligere Bremseforsøg 15 pCt. af Kraften, saaledes at Trækkeævnens bliver som ovenfor 71 Pd. pr. Hestekraft. De første af disse Forsøg kontrolleredes af Prof. Borch, de sidste af Værftsingeniør Høst.

Endelig blev der af den russiske Regering i sin Tid bestilt et Fartøj med Pendulpropeller hos Firmaet

Kraften var forholdsvis stor, var det let at indse, at der vilde komme betydelige Sidebevægelser af Fartøjets Agterende; der blev derfor sat al Kraft ind paa at faa 2 Propellere arbejdende symmetrisk mod hinanden, men ogsaa dette blev forbudt af Hensyn til Bolværker og til Sæderne. Nægtelsen af Brugen af 2 Propellere gjorde det lidt vanskeligt, uden tilstrækkelig Øvelse, at gaa i en ret Linje fra Frem til Bak, medens Russerbaadens Manøvrenen iøvrigt var det hidtil kendte ganske overlegen.

Endelig leveredes Drivkraften af en Benzinmotor, der egentlig var bestemt til at arbejde i Forening med Drivskruer og nu, ved en kompliceret Transmission, skulde bringes i Forbindelse med Pendulpropeller. Transmissionen blev vanskelig og tog ogsaa under Forsøgene tilsidst Skade, men alligevel opnaaedes der dog smukke Resultater.

Ved den første Tandhjulsudveksling var det saaledes, at 750 Omdrejninger af Motoren svarede til 250 Dobbeltsving af Propelleren ved fuld Kraft. Ved 144 Dobbeltsving af Propelleren, svarende til 0,57 af den fulde Kraft, opnaaedes nu det mærkelige Resultat af en Fart paa rigelig 7,2 Knob ved en stor Mængde Løb mellem Knippelsbro og Langebro. Da Transmissionen endvidere slugte 16 pCt. af Kraften, blev Kraften til nævnte Fart siger og skriver kun 7,8 effektive Hestekraft. Der blev derefter straks givet Ordre til at forandre Transmissionen for at faa en større Del af Kraften udnyttet. Forandringen eksekveredes ved Indsættelse af andre Tandhjul, saaledes

at 750 Omdrejninger af Maskinen nu kom til at svare til 207 Dobbeltsving af Propelleren. Ved 180 Dobbeltsving pr. Minut, nu svarende til næsten 12 Hestes Kraft, opnaaedes en Fart paa 7,7 Knob, og videre kom man ikke; det var let nok, ved Reduktion af Fjedrene at forøge Dobbeltsvingenes Antal, men Farten øgedes ikke derved, Propellerens for lille Areal kunde ikke — med Fordel — optage over 12 Hestes Kraft. Fig. 1 (Side 96) viser Baaden med omtrent denne Fart; Fig. 2 viser den bakkende med en lidt mindre Fart.

Ved senere Undersøgelser (September 1902) med det samme Fartøj fandt Værftsingeniør Høst, trods Transmissionens derangerede Tilstand, dog endnu en Fart af 7,24 Knob. De vigtigste Resultater af sidstnævnte Undersøgelser var Paavisningen af, hvorledes Nytttevirkningen stiger ved de lavere Hastigheder: 6 Knob opnaaedes ved et Brændselsforbrug, der omtrent svarer til 4 Hestes Kraft; og Russerbaaden vejede henved 4 Tons, medens Fiskerbaade paa henved 3 Tons bruger 4 Hestes Kraft til

spejlet naaede ned til endog 14 Tommer fra Kølen — og havde man anbragt en Drivskruer bag dette Agterspejl uden at lade samme gaa ned for Kølen, vilde man næppe, med alle 16 Hestes Kraft, have naaet meget udover 6 Knob. Dette indsaa man, og Russerbaaden blev derfor skaaret midt over og en helt ny Agterpart tilføjet, og den Drivskruer, som derefter blev anbragt, ragede fulde 4 Tommer nedenfor Køllinjen. Med andre Ord: Drivskruen kan absolut ikke arbejde bag saa fyldig en Agterpart som Pendulpropelleren.

Da Krydseren „Bojarin“ straks efter sejlede, lykkedes det ikke at faa oplyst, hvilken Fart den forandrede Baad fik, rimeligvis har det været c. 8 Knob ved 16 Hestes Kraft.

Russerbaadens Maksimumsfart 7,7 Knob svarer til 21,3 Knob for et Skib paa 3,000 Tons, og i Virkeligheden langt mere, fordi det jo er overordentligt ugunstigt eller utilladeligt at forudsætte det store Skib ligedannet med Russerbaaden, med samme Friktion etc. Baade ved

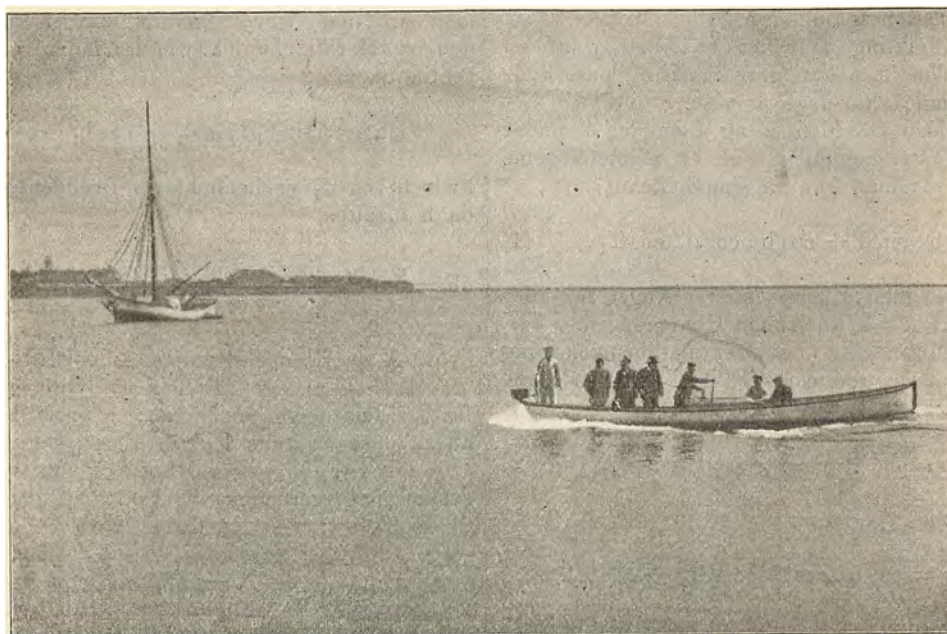


Fig. 2.

næppe $5\frac{1}{2}$ Knob. — 3 Knob opnaaedes ved c. 0,4 Hestes Kraft, hvilket er et ret forbausende Resultat!

Da Russerne tilsidst blev kede af de nævnte Ulemper, Sidebevægelsen og de Choc, der fremkom ved Benzinmotorens Tilkobling, ønskede de Drivskruer i Stedet for, men her vandt Pendulpropelleren en Triumf, der i Virkeligheden har stor Betydning. For nemlig at faa Plads til ovennævnte Transmission maatte Russerbaadens Agterende gøres utilbørlig fyldig — Agter-

Russerbaaden og det første Forsøgsfartøj har det vist sig, at det specielt er ved lave Hastigheder, at Pendulpropellerens Nytttevirkning er stor, og den er her ubestridelig det bedste Fremdrivningsmiddel, næst efter et Tov, til dermed direkte at trække Skibet! 3 Knob for Russerbaaden svarer til 9 Knob for et Skib paa 3,000 Tons, og Nytttevirkningen ved de lave Hastigheder kunde selvfølgelig være blevet endnu meget større; hvis hele Apparatet havde været konstrueret med disse for Øje. (Sluttes).

Ny Breddeobservation af A. O. Tuxen.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! De bedes overlade mig Plads i Deres ærede Blad for følgende Artikel:

I „Nautisk Tidendes“ No. 1, 7, 12, 16 og 20 findes en af Hr. A. O. Tuxen forfattet Udvikling, betegnet „Ny Bredde-Observation“, som jeg synes, der kunde være Grund til at diskutere lidt nærmere.

Da jeg formoder, at Problemet hører til de i Bladets

No. 1 bebudede videnskabelige nautiske Artikler skal jeg behandle det som saadant, dog kortfattet, men saaledes, at enhver, der kender noget til nautisk Astro-nomi, let kan følge mig.

Hvorvidt Problemet kan kaldes en ny Bredde-Observation, er tvivlsomt, da Bestemmelse af Bredden ved to Højder og den forløbne Tid imellem Observationerne er en gammel, bekendt Sag, som første Gang er fremsat af Astronomen Douwès i Aaret 1754 og siden er behandlet af en Række Forfattere. Ogsaa adskillige af

Nutidens nautiske Forfattere i Udlandet omtaler Observationen. Her i Landet blev den fastsat som Fordring til den almindelige Styrmandseksamen (Breddeeksamen) ved Cancellie-Placat af 11. April 1837 og afskaffet ved Lov om Styrmandseksamen af 6. Marts 1869. Problemet er altsaa ikke nyt. Det ny i Hr. Tuxens Metode er kun dette, at han til Problemets Løsning anvender de saakaldte Kulminationssekunder, hvilke, saa vidt jeg véd, tidligere kun er benyttet ved enkelt Højde; men herved kommer Observationen ogsaa til at lide af Mangler, som ikke fandtes ved de tidligere benyttede Metoder.

Hr. Tuxens matematiske Udvikling er imidlertid saaledes, at Troværdigheden til det af en saadan Observation udledede Resultat i væsentlig Grad svækkes. I Stedet for at udgaa fra de sfæriske Grundformler og med stræng matematisk Nøjagtighed føre Udviklingen saa langt som muligt og saa derefter runde af paa Nøjagtigheden for at faa bekvemmere Udtryk, benytter Hr. Tuxen som Basis den tilnærmede Formel $H = h + k \cdot T^2$, hvor H er Meridianhøjden, h den til Timevinklen T svarende Højde og k Kulminationssekunderne.

En saadan Udvikling faar let et Anstrøg af en Nøjagtighed, som den ikke kan gøre Fordring paa, hvilket jeg i det følgende skal søge at vise.

En Iagttagelse paa Bredden b og Længden l finder ved Observation Centralhøjden h_1 af et Himmellegeme med Deklinationen d ; man har da som bekendt

$$\sin h_1 = \sin b \cdot \sin d + \cos b \cdot \cos d \cdot \cos T_1, \quad (1)$$

hvor T_1 er Himmellegemets Timevinkel. Noget før eller senere maales en Højde h af samme Himmellegeme, der, rettet for Breddeforandring og Deklinationsforandring imellem Observationerne, reduceres til h_2 . Er den hertil svarende Timevinkel T_2 , haves Relationen

$$\sin h_2 = \sin b \cdot \sin d + \cos b \cdot \cos d \cdot \cos T_2, \quad (2)$$

som kombineret med (1) giver

$$\sin h_1 - \sin h_2 = \cos b \cdot \cos d \cdot (\cos T_1 - \cos T_2),$$

$$2 \cdot \cos \frac{1}{2}(h_1 + h_2) \cdot \sin \frac{1}{2}(h_1 - h_2) = -2 \cdot \cos b \cdot \cos d \cdot \sin \frac{1}{2}(T_1 + T_2) \cdot \sin \frac{1}{2}(T_1 - T_2),$$

$$\sin \frac{1}{2}(T_1 + T_2) = \frac{\cos \frac{1}{2}(h_1 + h_2) \cdot \sin \frac{1}{2}(h_1 - h_2)}{\cos b \cdot \cos d \cdot \sin \frac{1}{2}(T_2 - T_1)}. \quad (3)$$

Antages T_1 og T_2 at være meget smaa, Højderne altsaa maalt i Nærheden af Meridianen over Polen, kan (3) ændres til

$$\frac{1}{2} \cdot (T_1 + T_2) \cdot \sin 1'' = \frac{\cos \frac{1}{2}(h_1 + h_2) \cdot \frac{1}{2} \cdot (h_1 - h_2) \cdot \sin 1''}{\cos b \cdot \cos d \cdot \frac{1}{2} \cdot (T_2 - T_1) \cdot \sin 1''},$$

$$T_1 + T_2 = \frac{2 \cdot \sin(b - d) \cdot \sin 1'' \cdot (h_1 - h_2)}{\cos b \cdot \cos d \cdot \sin^2 1'' \cdot (T_2 - T_1)}, \quad (4)$$

idet man for $\frac{1}{2}(h_1 + h_2)$ sætter Meridianhøjden og indfører Meridian-Zenitdistancen $= b - d$.

Den reciproke Værdi af Faktoren $\frac{2 \cdot \sin(b - d) \cdot \sin 1''}{\cos b \cdot \cos d \cdot \sin^2 1''}$ er Udtrykket for Kulminationssekunderne. Betegnes disse med k , har man altsaa

$$\left. \begin{aligned} T_1 + T_2 &= \frac{h_1 - h_2}{k \cdot (T_2 - T_1)} \text{ eller} \\ T_1 &= \left(\frac{h_1 - h_2}{k \cdot (T_2 - T_1)} - (T_2 - T_1) \right) : 2 \end{aligned} \right\} \quad (5)$$

Denne sidste Formel udleder Hr. Tuxen paa en noget anden Maade og bruger om den, synes jeg, den noget misvisende Betegnelse Grundformel. Sammen-

ligner man den med den nøjagtige Formel (3), opstaar sikkert hos de fleste den Tanke, at man dog ikke saadan uden videre tør give sig (5) i Vold, den er dog fremkommen ved en betydelig Afrunding. Der staar altsaa tilbage at gøre Rede for, i hvilken Udstrækning man tør benytte den. En saadan Redegørelse skylder Hr. Tuxen sine Læsere.

Størrelsen $T_2 - T_1$ kan udledes af den forløbne Middeltid imellem Observationerne, Længdeforandringen, det benyttede Urs Gang, Middelsolens og Himmellegemets Rektascensionsforandring. De tre sidst nævnte Størrelser skænker Hr. Tuxen ingen Opmærksomhed. Ganske vist faar de ved Breddebestemmelsen ikke stor Betydning, men ved en omtrentlig Længdebestemmelse, som Hr. Tuxen mener, Observationen kan benyttes til, gaar det ikke an at ignorere disse Størrelser.

Paa Formel (5) baserer Hr. Tuxen nu sin videre Udvikling, beregner og opstiller Tabeller, der, idet Fejl opsummeres, naturligvis maa blive mindre nøjagtige. Breddeforandringen lader han indgaa i Højderrettelsen med sin fulde Værdi, hvilket kun er korrekt, naar Højden er Meridianhøjden. Man finder nemlig ved Differentiation af

$$\sin h = \sin b_1 \cdot \sin d_1 + \cos b_1 \cdot \cos d_1 \cdot \cos T_2,$$

hvor b_1 og d_1 er henholdsvis Bredden og Deklinationen, da h maales,

$$dh = \frac{\cos b_1 \cdot \sin d_1 - \sin b_1 \cdot \cos d_1 \cdot \cos T_2}{\cos h} \cdot db_1 = \cos A \cdot db_1,$$

hvor A er Himmellegemets Azimut.

Endvidere siger Hr. Tuxen, at det gaar an at se bort fra Deklinationsforandringen; i visse Tilfælde kan her altsaa ogsaa fremkomme en Forøgelse i Afrundingen.

De her paapegede Fejl og de ved Højdemaaaling sædvanlig fremkommende Fejl kan gøre $h_1 - h_2$ baade 2' og 3' fejl; men da denne Størrelse i Formel (5) skal være udtrykt i Sekunder, og der, som vist, ogsaa kan være Fejl i k og $T_2 - T_1$, vil en betydelig Fejl opstaa i T_1 , hvorved de Grænser, inden for hvilke Observationen kan anvendes, bliver noget snævre, og den praktiske Betydning af den vil derfor indskrænkes i betydelig Grad.

Det vil sikkert glæde mange, og ikke mindst under tegnede, om Hr. Tuxen bestemt gør Rede for, i hvilket Omfang Observationen tør benyttes, og hvor store Fejl i Resultatet man kan gøre Regning paa formedelst de foretagne Afrundinger og Tilnærmelser. Hr. Tuxens Arbejde vilde tillige herved lettere opnaa den tilsigtede Betydning.

Med Tak for Optagelsen

V. G. Andersen,
Navigationslærer.

Frugtmarkedet.

Siden vor Beretning for en Uge siden, er der indtraadt et Omslag i La Plata Markedet, som fra at være meget fast pludseligt indstillede Efterspørgslen for Tonnage. For prompt og Marts Lastning maa Raten, medens dette skrives, siges at være mindst 2/ lavere end forrige Uge, medens der ogsaa for April og senere Maaneder nominelt noteres betydeligt mindre. Muligvis er denne Svaghed dog kun forbigaaende, thi der er sikkert endnu betydelige Kvantiteter Korn, der skal fragtes for. Det svagere La Plata Marked har ikke influeret paa det østlige Marked, som er fast, og som har fragtet meget livligt til omtrent uforandrede Rater; navnlig Indien har taget ikke faa Baade lige op til Juni/Juli. For Sejlads

i de østlige Farvande, hovedsagelig Japan Kulfarten, placeredes en halv Snes store Dampere i Maanedsfraagt til 8/ pr. Brutto Reg.-Ton, hvilket maa siges at være en ganske god Forretning, for saa vidt som Rederne har faaet Garantier for al eventuel Krigsrisiko, hvilket man maa formode, de har. I andre Retninger er der intet særligt bemærkelsesværdigt, og den Bedring, som mange havde ventet, at Krigen skulde bringe, er ikke alene ikke kommet, men visse Markeder er endog favede af, saaledes f. Eks. Sortehavet, og hvad Nordamerika angaar, da er der fremdeles ikke Spor af Udsigt til nogen Bedring fra den Kant. I de os nærliggende Farvande kæmper Damperne en haard Kamp for Tilværelsen, idet saa vel Nord- som Østersøfragterne holder sig indenfor højst beskedne Grænser, og Rederne maa være glade, naar de nu i disse Vintermaaneder blot kan faa Skibenes Indtægter og Udgifter til at balancere.

Det østlige Marked har, som anført, fragtet livligt. Bombay betalte for Marts Lastning 14/9 à 15/6 til udsøgt Havn, medens der fra Kurrachee sluttedes til 16/ à 16/6 for Marts/April. Paa samme Position har Burmah taget en Del Baade for Ris til 23/ O. C. Fra Calcutta er betalt 24/ U. K. eller Kontinentet pr. Marts. For Kul fra Moji til Singapore er sidst sluttet til 2,75 Dollars og til 2,87¹/₂ pr. Februar/Marts.

Sortehavet etc. har været oversvømmet med Tilbud af prompte Dampere, hvilket bevirkede nogen Depression i Raterne, men det ser dog ud til, at der nu igen ligesom gør sig en fastere Tendens gældende. Odessa eller Nicolaieff har for Marts Lastning sidst betalt 8/ à 8/3 til udsøgt Havn, 6 d. ekstra Hamburg, og til Malmø og/eller Kjøbenhavn sluttedes til 10/ én, 10/6 begge Havne. Sulina betaler omkring 8/6 til udsøgt Havn. Fra Azoff er der pr. Marts/April sluttet nogle Dampere paa c. 5,000 Tons til 10/6 à 10/9 Rotterdam, 3 d. ekstra „any“, 9 d. ekstra Hamburg. Donauen har sluttet til 10/6 Dødvægt til Rotterdam pr. ultimo Februar. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn noteres 12/ à 12/6, og for Erts fra Poti er sluttet til 10/6 Rotterdam, Antwerpen eller Dunkerque pr. Marts.

Middelhavet frembyder ikke meget af Interesse. Ertsraterne er tarvelige; der sluttedes blandt andet til 5/9 Aguilas/Ardrossan, 6/3 Carthagena/Maryport, 7/1¹/₂ Seriphos/Glasgow, 7/6 Huelva/Antwerpen, alt med „free despatch“. For Esparto noteres 11/6 fra Oran eller Arzew til Firth of Forth. Fra Smyrna til London er der sluttet til 9/6 prompt, og fra Aleksandria til Hull 8/ Bomuldsfrø, ligeledes prompt. Ertsraterne fra Bilbao er uforandret daarligere paa Basis af 4/3 à 4/4¹/₂ til Middlesbro, 4/6 Rotterdam.

Nordamerika har meget faa Befragtninger at opvise i Ugens Løb. For Træ fra Sapelo til U. K. er betalt 76/3 pr. April og fra Pensacola til Marseille 82/6 „Pixinus Charter“ pr. Februar/Marts. Her ud over er der saa godt som intet sluttet fra Golfen. Fra Savannah anbragtes et Par Baade for Bomuld til 25/ Liverpool, Manchester eller Bremen, og for Fosfat betaltes 12/6 Fernandina/Ghent pr. Februar. For Kul fra Norfolk sluttedes en stor, prompt Damper til 5¹/₂ Dollars til Sasebo (Japan). De kanadiske Træpladser viser intet Liv, og Raterne er nominelt uforandrede fra forrige Uge. For Baade i Timecharter er Begæret ikke stort. Der bydes for 3-6-9-12 Maaneder i almindelig transatlantisk Fart 2/10¹/₂ à 3/1¹/₂ pr. Ton Dødvægt.

La Plata Markedet er stille, og det er et stort Spørgsmaal, om Marts Baade af „handy“ Størrelse i Øjeblikket kan betinge over 19/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. For Quebracho Træ fra Colastine noteres 20/ U. K. eller Kontinentet, 21/6 Neufahrwasser, 22/ Mühlgraben.

Østersøen er paa det nærmeste uforandret. Der er fra Windau og Libau igen sluttet nogle Kornlaster til 9 d. à 9¹/₄ Havrebasis London, som kan gentages, og der er ingen Mangel paa reflekterende Tonnage til disse Rater.

For Pulpwood noteres 23/24 Frcs. pr. Favn til Ghent eller Terneuzen og for Props 9/ pr. Load til Grangemouth, Boness eller West Hartlepool. Reval byder 10¹/₂ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 17¹/₂ Hør til Dunkerque eller Ghent, 14/ to skotske Havne. Riga har meget lidt at byde paa for prompt Lastning, hvilket ogsaa gælder om Königsberg. Fra Memel noteres for Fyrresleepers 5/ à 5/3 pr. Load til Grimsby eller Sunderland, 5/3 à 5/6 London. Trælaster fra Botten noteres ingenlunde sparsomt, men Raterne er kun lidet fristende for Rederne til at dække sig nu. Der noteres pr. f. o. w. 20/ à 20/6 D/B. ¹/₃ Boards Gefle/Hull, 23/6 D/B. Kemi/London, 18/ à 19/ Kronstadt/Grangemouth, Frcs. 30/31 D/B. B. Sundsvall/Antwerpen, Hfl. 12 D/B., ¹/₂ Boards Sydfinland/Holland.

Kulfragterne maa i Retning af Østersøen nærmest betegnes som en lille Smule bedre, og ad Middelhavet til har de bevaret deres Fasthed, hvorimod der andet Steds hen ikke er indtraadt nogen Forandringer. Fra Firth of Forth, hvorfra Ekspeditionerne er gode, er der sidst sluttet til 3/7¹/₂ à 4/1¹/₂ Kjøbenhavn eller Aarhus (10/2000 Tons), 4/ Horsens, (1400 Tons), 3/10¹/₂ à 4/ Neufahrwasser, 4/1¹/₂ à 4/4¹/₂ Kiel, 4/6 à 4/7¹/₂ Wismar, 4/3 Riga, 6/3 à 6/4¹/₂ Genua. Fra Tynen eller Blyth betaltes 3/6 Hamburg, 4/1¹/₂ Bandholm, 3/7¹/₂ à 3/9 Kjøbenhavn, 3/7¹/₂ Swinemünde, 3/10¹/₂ Lybeck, 4/6 Rendsborg, 3/9 à 4/ Malmø, 4/6 Lissabon, 6/6 Barcelona, 7/ Venedig. Kontrakter over Saisonen fra Tynen afsluttedes til 3/10¹/₂ Sundsvall (16,000 Tons), 3/10¹/₂ Stugsund (18,000 Tons), 3/9 Swinemünde (20,000 Tons). Disse Rater er meget usle og viser bedst, hvad nogle Redere mener om Fremtiden. Cardiff har fragtet livligt til 5/3 Gibraltar, 6/9 Barcelona, 6/1¹/₂ Genua, Frcs. 6³/₄ Algiers, Frcs. 7 Marseilles, 7/ à 7/1¹/₂ Venedig eller Ancona, 5/10¹/₂ à 6/ Konstantinopel, 6/ à 6/3 Aleksandria, 10/ Colombo, 20/ Hongkong, 14/ Cape Town, 7/3 River Plate, 9/ à 9/6 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere er stadig stille. Der noteres:

ab Königsberg 14 Mark til Pommern eller Mecklenburg, 15 Mark til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne, alt pr. 2,500 Kilo Rugbasis/Oljekager.

ab Danzig 5¹/₂ à 6 Mark pr. Ton Mel til Danmark, 5 Mark pr. Ton Rug til Allinge, 5 à 5¹/₂ Mark pr. Ton Ærter til Rostock.

ab Stettin 4¹/₂ à 5 Mark pr. Ton Rug til Sundhavn, Sydsverrig eller Danmark; 65 Pf. pr. Sæk Mel til Danmark.

ab Stolpmünde 5¹/₂ à 6 Mark pr. Ton Havre til Sundhavn eller Danmark.

ab Greifswald 4 à 4¹/₂ Mark pr. Ton Rug eller Hvede til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne.

ab Lybeck til Frederikshavn 4 à 4¹/₂ Mark, Kastrup 3¹/₂ Mark, Assens, Stege 3 à 3¹/₂ Mark, alt pr. Ton Gødningssalt eller Fosfat.

ab Faxe til Drammen 3¹/₂ à 4 Kroner pr. Ton Kalksten.

ab Bornholm 3 à 3¹/₄ Mark pr. Ton Sten til Danzig eller Neufahrwasser.

ab Kjøbenhavn til Aarhus 16 Øre pr. Ctnr. Rapskager; til Malmø 9 Øre pr. Ctnr. Rug eller Hvede; til Halmstad 4¹/₂ Kr. pr. Ton Klid; til Warnemünde 3 Mark pr. Ton Gødning.

Ugens Havarier.

Vestmandrød, Dpsk., er paa Rejsen fra Marseille i Nordseen blevet paasejlet af en Damptrawler, hvorved „V“ fik en Del oven Bords Skade. Skibet er indkommet til Nyborg.

Minerva, 3-m. Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, indkom til Egersund efter Grundstødning, reparerer i Egersund, hvorefter den afgaar til Kristianssand for at laste til Belgien. Dpsk. Rogaland, der bragte Minerva flot,

har faaet 5000 Kr. i Bjærgeløen og 500 Kr. for at slæbe Skibet til Kristianssand.

Chronik, Lægt af Hamburg, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Korsør med en Ladning Majs, bleven paasejlet af en Lodsdamper, da den laa til Ankers ved Brunsbüttelkoog, og maa reparere provisorisk, før Rejsen kan fortsættes.

Johanne Marie, Skonnert af Odense, er d. 16. ds. grundstødt i Limfjorden i Nærheden af Aalborg. Skibets Last er Sveller.

Nancy, Skonnertbrig af Fanø, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Runcorn til Rio Grande do Sul indkommen læk til Cardiff. For Indgaaende i Dokken kom Nancy i Kollision med denne og fik Kranbjælke og Spryd brækkede foruden en Del Bundskade.

Mercur, Dpsk. af Harefjord, har, paa Rejsen fra Norge til Stettin, været paa Grund paa Saltholm; er ved egen Hjælp kommet flot og har fortsat Rejsen.

Anna Margrete, Skonnert af Marstal, er d. 18. ds. strandet ved Ballen (Samsø) og løbet fuld af Vand. Mandskabet er reddet. Skibet, der var lastet med Mursten, bliver sandsynligvis Vrag; Svitser assisterer.

Albert, Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra St. Ybes til Malmø med Salt, indkommen til Lillesund med Tab af Jolle, Forstang og Skanseklædning samt med en Del oven Bords Skade.

Essex, Dpsk. af Hull, har, paa Rejsen fra London hertil, haft haardt Vejr og er med 5 Dages Forsinkelse ankommen hertil med en Del Skade.

Familiens Lykke, Slup af Mariager, er d. 16. ds. kommen paa Grund ved Hadsund.

Diana, Skonnert, der paa Rejsen fra Warnemünde til Søvesborg kom ind til Aarhus med Skade, er slæbt til Bestemmelsesstedet, hvor den skal reparere.

Doris, Skonnert af Thure, er, paa Rejsen fra Rudkjøbing til Skotland med Byg, indkommen til Grenaa med uklare Pumper; maa losse og reparere.

Medina, Dpsk. af Korsør, der for kort Tid siden solgtes til Norge, har ved Kockums Værft i Malmø haft Ild i Kulbunkerne og har lidt en Del Skade.

Poseidon, Fiskegalease af Frederikshavn, er d. 22. ds. indbragt her paa Reden af svensk Slæbedamper Helsingborg med Tab af Roret, der mistedes ved at Ankeret mellem Hessele og Anholt fiskede Telegrafkablet. Skibet repareres her.

Nybygninger, Køb og Salg.

3-m. Skonnert „Kvik“, 241 Reg.-Tons, tilhørende Firmaet Agent Petersen i Marstal, er solgt til et Rederi i Bridgeness i England for 18,000 Kr.

I disse Dage er der gjort Bestillinger paa 3 ny Skonnerter hos Skibsbygmestrene Gorm-Clausen, Hansen og Joh. Petersen i Marstal. Skibene skal være færdige til Aflevering til Marts n. A. Endelig har et Rederi gjort Bestilling paa en ny Skonnert hos Skibsbygmester Andersen i Svendborg.

Den 18. ds. foretoges fra Flensborg Skibsværft en i enhver Henseende vellykket Prøvefart med Damperen „St. Jan“, tilhørende Vestindisk Kompagni i København. „St. Jan“, der er et Søsterskib til den ligeledes i Flensborg byggede Damper „St. Croix“ fra samme Kompagni, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 370' 0", største Bredde 45' 2½", Dybde fra Køl til Spardæk 28' 0". Efter Prøveturen afgik „St. Jan“, ført af Kaptajn Rambusch, til København.

Paa Howaldswerke i Kiel blev for nylig en Flydedok sat i Vandet, bygget til Aktieselskabet Carl Axelsens Jærnetøberi og Maskinfabrik i Svendborg. Dokken er bygget efter Komposit-System og har en Længde af 39 Meter, en Bredde af 16,9 Meter og en Hævekraft af 400 Tons. I begge Ender af Dokken er der til Førstærrelse af Arbejdspladsen lavet en Platform af 5,2 M. Længde. Dokken er meget bekvemt indrettet, saa at Materiale og Værktøj kan bringes direkte fra Kajen til den. Betjeningen af Dokken foregaar fra en Central, der findes paa den ene af Dokkens Sider, saa at man herfra kan overse den. En Mand kan betjene det hele.

Lørdagen d. 20. ds. afholdtes Prøvetur i Sundet med Sydfynske Dampskibsselskabs ny Damper „Alb“, bygget paa Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Prøverne over Hastighed og Kulforbrug forløb tilfredsstillende. „Alb“, der er bestemt til Farten mellem Svendborg, Rudkjøbing og Marstal, skal føres af Kaptajn Mathisen fra „Rolf“.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 23. Febr.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Danzig 22. Februar. — Alabama, Gøtsche, afg. fra Newport News 10. Febr. hertil. — Alexandra, Thomsen, ankom til Boston 20. Februar. — Algarve, Borries, ankom til Bordeaux 22. Febr. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Hull 20. Februar til Libau. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Middlesbro 22. Februar hertil. — Arkansas, Petersen, ankom her 3. Februar. — Arno, Strubberg, pass. Ouessant Creach 18. Februar til Marseille. — Axelhuus, Skow, ankommen til Trondhjem. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom til Antwerpen 18. Febr. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Messina 9. Februar. — Christian IX, Kolster, ankom til London 21. Februar. — Constantin, Harder, ank. her 22. Febr. fra Dunkirk; afg. herfra 23. Februar til Libau. — Dagmar, Larsen, afgik fra Reval 23. Februar til Ghent. — Douro, Mortensen, pass. Gibraltar 21. Febr. til Livorno. — Florida, Ørum, afg. fra Newcastle 16. Februar til New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 19. Febr. — Georgios I, Schibbye, ankom her 21. Febr. fra Antwerpen. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 19. Februar til New York. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 24. Febr. til New York via Norge. — Island, Jacobsen, ank. til New York 20. Febr. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Genua 21. Febr. — Jolantha, Christiansen, ankom til Antwerpen 19. Februar. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 22. Februar til London. — Kentucky, Lassen, ankom her 20. Februar fra New York. — Kiew, Jacobsen, ank. her 14. Februar — Kursk, Sæberg, afg. fra Newcastle 23. Februar til Libau. — Leopold II, Meyer, afg. fra Antwerpen 21. Februar hertil. — Louise, Kruse, ankom til Hull 19. Februar — Louisiana, Staal, ankom til Aalborg 20. Februar. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom her 23. Februar fra Boston. — Morsø, Nielsen, ankom til Danzig 22. Februar. — Moskø, Sørensen, afgik herfra 22. Februar til Riga. — Nicolaj II, Lissner, ankom til Christiania 22. Februar. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Reval 20. Februar. — Oscar II, Skjødt, afgik fra New York 18. Februar hertil. — Nordjylland, Kragh, pass. Brunsbüttel 21. Febr. til Antwerpen. — Norge, Gundel, ank. her 23. Febr. — O. B. Suhr, Jønsen, ankom til Rotterdam 22. Febr. — Omsk, Müller, afgik fra Newcastle 23. Februar til Malmø. — Olga, Kofoed, ankom til Libau 21. Februar. — Perm, Christensen, ank. til London 18. Febr. — Pregel, Olsen, ank. her 22. Februar fra Libau. — Rita, Meldahl, ankom her 22. Februar fra Hamburg. — Texas, Hansen, afg. fra Newport News 21. Februar hertil. — Thyra, Fischer, ankom til Pillau 22. Febr. — Tiber, Bech, ankom her 20. Febr. fra Messina. — United States, Wulff, ankom til New York 22. Februar. — Valdemar, Johnsen, ankom til Hull 18. Februar. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom her 18. Februar fra Island. — Marie ank. til Stettin 20. Febr.

Carl, Skjold, Gorm, Wisberg, ligger her. — Frode, Tofte, ankom til Kbhvn. 20. Februar. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sunderland 21. Febr. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Gulport 10. Februar. — Erik II, Schmidt, afgik fra Mobile 4. Febr. — Knud II, Hansen, ank. til Gulport 10. Februar. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 20. Febr. — Ragnar, Holst, ank. til Kbhvn. 21. Febr. — Magnus, Mahneke, ligger her. — Olaf, Petersen, afg. fra Pensacola 1. Februar. — Svend II, Risø, afgik fra Sabine 14. Febr. — Harald, Meyer, afg. fra Mobile 31. Januar.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Kbhvn. 21. Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Catania 21. Februar, bestemt til Konstantinopel. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Cardiff 6. Febr., best. til Catania. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Aguilas 13. Febr., bestemt til Antwerpen. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Middlesbro 16. Februar, ank.

til Newcastle 16. Febr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Bayonne 20. Februar, best. til Garston. — Russ, Rasmussen, afgik fra Sunderland 16. Febr., best. til Penecola. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Buenos Ayres 27. Januar.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Sevilla 16. Februar. — Kamma, Løffler, afgik fra Sevilla 18. Februar. — Helga, Lagesen, ank. til Sevilla 10. Februar. — Martha, Jørgensen, ank. til Malaga 21. Febr. — Elna, Møller, ank. til Oran 22. Februar. — Therese, Pedersen, afgik fra Oran 14. Febr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, afg. fra Pola 20. Februar. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Ostende 17. Februar. — Dana, Svane, afgik fra Methil 18. Februar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Hamburg 19. Febr., ank. til Boness 21. Febr. — Niobe, Mathiesen, ank. til Reval 18. Febr. — Nancy, Nielsen, afg. fra Rouen 21. Februar, best. til Bremen. — Nautik, Nielsen, afgik fra Esbjerg 17. Febr., ankom til Bremen 18. Februar. — Nordsoen, Gram, ank. til Reval 18. Februar. — Nexos, Basse, ankom til Bristol 19. Febr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 20. Februar best. til Burntisland. — Napoli, Thegersen, afg. fra Burntisland 22. Februar, best. til Masned-sund. — Neptun, Christensen, afgik fra Jersey 17. Febr., ankom til Methil 21. Februar. — Nerma, Nielsen, afgik fra Grangemouth 18. Febr., ankom til Bremerhafen 21. Februar. — Alfa, Hansen, afg. fra Karlshamn 20. Februar, best. til Rochester.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Marseille 17. Febr. — Mary, Nielsen, ankom til Helsingør 21. Febr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afg. 23. Februar fra Nantes til Barry Dock. — Karen, Winther, afgik 21. Februar fra Sfax til Zwynndrecht.

Nordsoen. Nordland, Petersen, pass. Skagen 2. Febr., best. til Boness. — England, Andresen, afgik fra Grangemouth 23. Febr., best. til Aarhus. — Holland, Lund, ank. til Kbhvn. 21. Febr. — Rusland, Møller, afgik fra Plymouth 20. Febr., best. til Warkworth.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Norfolk 9. Februar, bestemt til Bremen. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Rufisque 11. Febr., best. til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ankom til Aarhus 17. Febr. — Russia, Poulsen, afgik fra Southampton 20. Februar, ankom til Tyne 22. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Antwerpen 18. Februar, ank. til Kbhvn. 21. Februar.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Libau 11. Februar, ankom til Grangemouth 17. Februar.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Hamburg 22. Febr., best. til Middlesbrough.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Windau 22. Februar. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra New Orleans 4. Februar, best. til Kbhvn. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 21. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Boness 19. Februar. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til La Plata 18. Januar. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Rosario 26. Jan., best. til Dublin. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Newcastle 27. Januar, bestemt til La Plata. — Rosenborg, Schmidt, ankom til Blyth 20. Februar. — Skanderborg, Jensen, ankom til Glasgow 22. Februar. — Søborg, Nielsen, ankom til Sevilla 12. Februar. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Newcastle 19. Februar, best. til Genua. — Stjerneborg, Hansen, afg. fra Rouen 21. Febr., best. til West Hartlepool.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Grangemouth 17. Februar. — Klampenborg, Matzen, afg. fra Windau 17. Februar, best. til London. — Marselisborg, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Januar, bestemt til La Plata. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Portman 17. Februar, bestemt til Middlesbrough. — Skodsborg, Schults, afg. fra Carthage 17. Febr., bestemt til Rotterdam. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Kbhvn. 22. Febr. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Sunderland 22. Februar. — Vordingborg, Petersen, ank. til Burntisland 23. Febr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Libau 23. Febr., bestemt til Rotterdam. — Kallundborg, Lund, ank. til Genua 19. Febr.

Dampskibsselskabet Torm. Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Korsør 23. Febr., best. til Windau. — Helene, Warming, afg. fra Libau 21. Febr., bestemt til London. — Agnete, Jensen, ank. til Libau 20. Februar. — Hermia, Sørensens, afgik fra Burntisland 22. Febr. bestemt til Kiel. — Alice, Hansen, ank. til Korsør 22. Februar. — Bornholm, Petersen, ankom til Methil 22. Februar. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 19. Febr., best. til Burntisland.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen,

afgik fra Pondicherry 14. Februar. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Singapore 18. Februar. — Siam, Jensen, afgik fra Mauritius 16. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Delagoa Bay 4. Februar.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Havana 22. Febr., best. til Vera Cruz. — St. Jan, Rambusch, ankom til Antwerpen 23. Februar.

Ærø. Gæa, Knudsen, afgik 17. Februar fra Kbhvn. til Aarhus. — Enigheden, Svane, ankom til Methil 22. Febr.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Gambia 15. Febr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Gambia 18. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Kbhvn. 21. Febr. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Vejle 23. Febr. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Rufisque 9. Februar. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Oran 22. Febr. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Windau 21. Febr. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Savona 22. Febr. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Dakar 15. Februar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Hull 20. Februar. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Rufisque 17. Februar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Plymouth 19. Febr., bestemt til Barcelona. — London, Bom, ankom til West Hartlepool 19. Februar. — Paris, Krogh, ankom til Kbhvn. 20. Februar.

Mercur. Berlin, Thun, ank. til Almeria 22. Januar. — Wien, Brink, afgik fra Ergasteria 5. Februar, bestemt til Rotterdam.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Aarhus 22. Febr., best. til Libau. — Kai, Hintze, ankom til Aalborg 21. Februar.

Ægir. Svend, Bønnelycke, afgik fra Kbhvn. 24. Febr., best. til Libau. — Erik, Steen, afgik fra Libau 18. Februar, best. til Leith.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Messina 13. Februar, best. til Baltischport.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Nakskov 21. Febr.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Dorane, Sigurdson, ankom til Falmouth 18. Februar fra Rio Janeiro. — Tercera, Petersen, afgik fra Tahiti 7. Januar til Liverpool. — Thora, Thomsen, ank. til Punta Arenas 17. Februar fra Gøteborg. — Emilie, Becker, ankom til Macassar 22. Februar fra Amsterdam. — Prinsesse Marie, Clausen, afgik fra Melbourne 22. Febr. til Falmouth.

Fanø Sønderho. Merida, Jørgensen, afg. fra New York til Rio Grande.

Rønne. Rolf, Møller, ankom til Karlshamn 18. Februar. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 18. Februar. — Sigurd, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 18. Februar.

Svendborg. Niels, Hansen, ank. til Gøteborg 14. Febr. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Sælvig 15. Februar. — Vesta, Poulsen, ankom til London 16. Februar. — Solon, Rasch, ankom til Gøteborg 16. Februar. — Flora, Sørensens, ankom til Gøteborg 16. Februar. — Brødrene, Olsen, ank. til Sunderland 16. Februar. — H. J. Jensen, Larsen, ank. til Sunderland 16. Februar. — Pallesen, Jensen, ankom til Drøbak 17. Februar. — Najaden, Bentzen, ank. til Flekkefjord 17. Februar. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Tønsberg 17. Februar. — Activ, Mouritsen, ankom til South Alloa 18. Februar. — Zampa, Petersen, ankom til Kings Lynn 18. Februar. — Venus, Andreassen, ankom Odense 19. Februar. — Martin, Rasmussen, ankom til Bogense 19. Februar. — Kruse, Larsen, ankom til Gravesend 18. Febr. — Vera, Jensen, ankom til Plymouth 19. Febr. — Kruse, Larsen, ankom til London 18. Februar. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Fowey 20. Februar. — Ruth, Falentin, ankom til Blyth 20. Februar.

Ærø. Eos, Christensen, ankom 14. Februar til Sandefjord. — Kiana, Christensen, ankom 16. Februar til Halmstad. — Veritas, Staugaard, ankom 16. Februar til Itzeho. — Albertha, Kromann, ankom 17. Februar til Anstruther. — Noah, Rosenbeck, ankom 18. Februar til Kingslynn. — Rise, passerede 15. Febr. Dungeness for østg. — Hjalmar, Christoffersen, er ankommen til Antwerpen. — Vigilant, Rasmussen, ankom 18. Februar til Havre. — Hermod, Dreimann, ankom 18. Februar til Stege. — Alf, Rasmussen, sejlfærdig 18. Februar i Assens, bestemt til Gøteborg. — Hydra, Albertsen, ank. 19. Februar til Aarhus. — Habil, Rasmussen, ankom 19. Februar til Secamp. — Nathalia, Eriksen, ank. 19. Februar til Sønderborg. — Elise Marie, Olsen, ankom 17. Februar til Vejle. — Mercur, Friis, ank. 20. Februar til Hartlepool. — Valkyrien, passerede 18. Februar Dungeness for vestg. — Kronen, passerede 18.

Februar Lizard for østg. (Paa Rejse fra Saffi til Falmouth). — Diana, Carlsen, ankom 22. Februar til Christiania. — Thekla, Fabricius, ankom 21. Februar til Laurvik. — Ane Maries Minde, Hansen, ankom 20. Februar til Aarhus. — H. C. Grube, Svane, afsejlede 18. Februar fra Plymouth til Maracaibo. — Niels, Jensen, afsejlede 18. Febr. fra Fowey til Bilbao. — Union, Mortensen, ank. 20. Februar til Paimpool. — Caroline, Eschen, ankom 19. Februar til Kjøbenhavn fra Dieppe. — Thyra, Rasmussen, ankom 21. Februar til Maracaibo.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Kjøbenhavn N. Den 22de Februar 1904 er midlertidig udlagt tre almindelige, hvide Tønder henholdsvis 2,000 Alen N. for den N.-lige Tønde paa Stubben, 2,500 Alen N. for Middelgrunds-Fort og 5,000 Alen Ø. for Middelgrunds-Fort. Om Natten kan Fartøjer, som da viser almindelig Ankerlanterne, ligge ved Tønderne.

Tønderne er Skibsfarten uvedkommende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Bottniske Bugt. I 1904 foretages Opmaaling mellem Agö, paa 61° 32' N. Br. 17° 28' Ø. Lgd., og Bremö, paa 62° 13' N. Br. 17° 45' Ø. Lgd., samt mellem Skagsudde, paa 63° 11' N. Br. 19° 1' Ø. Lgd. og Ratan, paa 63° 59' N. Br. 20° 55' Ø. Lgd. Paa Kysterne kan derfor opsættes forskellige Mærker, og Vagere udlægges. Disse er forsynede med et eller flere Flag. Skibsførere advares mod at forveksle disse med de til Vejledning for Skibsfarten udlagte.

Finland. Aland Skærgaard. Rödhamn. Ved Rödhamn Lodspads er opført et nyt Lodshus; det er hvidt med grønne Forsiringer.

Finske Bugt. Hangö. Kistskär. Kistskär Sømærke, ved Hangö V.-lige Indløb, er ødelagt af en Storm. 59° 48' 17" N. Br. 22° 52' 26" Ø. Lgd.

Helsingfors. Den 9de Februar 1904 er Fyrskibet „Årangsgrund“ inddraget for Vinteren.

Tyskland. Stralsund V. Grabow. Ved Stenrevet, der ligger S. for Farvandet, i Grabow ved Tønde C. udlægges om Sommeren en sort Spidstønde, mærket „Grabow“, om Vinteren en sort Vager.

Rügen. Sassnitz. Ved Sassnitz er paa Havnemolens Hoved opført et 32 Fod højt Fyrtaarn, hvorfra skal vises et Fyr med En-Formærkelse hver 5 S., Lys c. 4 S., Mærke c. 1 S. Flammens Højde: 40 Fod. Lyset er rødt fra N. 46° Ø. til N. 69° Ø., over Grundene NØ. for Sassnitz, forøvrigt hvidt Horisonten rundt.

Taagesignal skal gives med Taagehorn, hvis Lydrør er anbragt paa Taarnet, 37 Fod over Vandet. Det giver hver 10 S. Et-Stød af 2 S. Varighed.

Fra den 1ste Marts 1904 kan Forsøg foretages med det ny Fyr og Taagesignal; under disse er det nuværende Fyr og Taagesignal uforandret. 54° 30' N. Br. 13° 38' Ø. Lgd.

Femern. Staberhuk. Paa Staberhuk er til Forsøg tændt et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 16 S., Lys 11 S., Mærke 1 S., Lys 3 S., Mærke 1 S. Fyret lyser fra N. 15° V. gennem N., Ø. og S. til V. Flammens Højde: 82 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Gult, rundt Fyrtaarn med rød Lanterne ved en rød Beboelsesbygning med rødt Tag. 54° 24' 15" N. Br. 11° 18' 53" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Balje og Belum. Den 1ste Marts 1904 tændes følgende Fyr til Vejledning i Farvandet S. for Ostebank:

Balje Fyr. i Hörner Aussendeich, viser hvidt Et-Blink hver 3 S. fra S. 78 $\frac{1}{4}$ ° V. til S. 80 $\frac{1}{4}$ ° V., hvidt, fast Fyr fra S. 80 $\frac{1}{4}$ ° V. til S. 84 $\frac{1}{4}$ ° V., hvidt To-Blink hver 9 S. fra S. 84 $\frac{1}{4}$ ° V. til S. 88 $\frac{1}{4}$ ° V., rødt, fast Lys fra S. 88 $\frac{1}{4}$ ° V. gennem V. til N. 17 $\frac{1}{4}$ ° V., og hvidt, fast Lys fra N. 17 $\frac{1}{4}$ ° V. gennem N. til N. 36 $\frac{1}{4}$ ° Ø. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Rundt, hvidt Taarn med graat Tag og brun Sokkel. 53° 51' 40" N. Br. 9° 5' 2" Ø. Lgd.

Belum Fyr, i Hadelner Aussendeich, viser hvidt, fast Lys fra N. 68 $\frac{3}{4}$ ° V. gennem N. til N. 6° Ø., grønt, fast Lys fra N. 6° Ø. til N. 53 $\frac{3}{4}$ ° Ø., hvidt Et-Blink hver 3 S. fra N. 53 $\frac{3}{4}$ ° Ø. til N. 58 $\frac{1}{4}$ ° Ø., hvidt, fast Fyr fra N. 58 $\frac{1}{4}$ ° Ø. til

N. 61 $\frac{3}{4}$ ° Ø., og hvidt To-Blink hver 9 S. fra N. 61 $\frac{3}{4}$ ° Ø. til N. 64 $\frac{1}{4}$ ° Ø. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Rundt, hvidt Taarn med graat Tag og brun Sokkel. 53° 50' 11" N. Br. 8° 57' 34" Ø. Lgd.

Jade. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er i Jade Lystønde Nr. 16 og Z, samt Lys- og Klokketønden Nr. 13 atter udlagt.

Wilhelmshaven. I Wilhelmshaven er Baakerne til Undersøgelse af Deviation borttaget, og ny Baaker rejst paa det nye Dige for Retningerne 286° til 314°. Systemet skal fuldføres med Baaker for 256° til 286°. Baakerne for hver 10° har, for lettere at skelnes, en Topbetegnelse. Misvisningen var i Oktober 1903 12° v.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Pernis. En Dampner er sunken i Farvandet ved Pernis. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

Wester Schelde. Walsoorden Fyr. Zuidergat. I Zuidergat er udlagt en Stumtønde Nr. 30a i 25 Fod Vand. 51° 23' 29" N. Br. 4° 2' 36" Ø. Lgd. Stumtønde Nr. 31 er flyttet og ligger nu i 24 Fod Vand. 51° 23' 9" N. Br. 4° 1' 31" Ø. Lgd. Stumtønde Nr. 32 er flyttet og ligger nu i 27 Fod Vand. 51° 22' 57" N. Br. 4° 2' 51" Ø. Lgd. Fyret paa Walsoorden gamle Høfde viser nu grønt Lys fra N. 79° Ø. til lidt V. for Stumtønde Nr. 31.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Southampton Water. Fra 21de Marts til 15de Maj 1904 er en Sømineøvelsesplads i Indløbet til Southampton Water afmærket saaledes: V.-Hjørnet med en grøn og hvid sribet Tønde, 4 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 52° Ø. fra Calshot Castle. N.-Hjørnet ligger 3 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 47° Ø. fra V.-Hjørnet. S.-Hjørnet med en grøn og hvid sribet Tønde, 5 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 85° Ø. fra Calshot Castle. Ø.-Hjørnet ligger 3 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 47° Ø. fra S.-Hjørnet. Pladsen inden for Afmærkningen er spærret for al Sejlads. Calshot Castle: 50° 49' N. Br. 1° 18' V. Lgd.

Bristol Channel. King Road. Newcome og Cockburn. Newcome rød og hvid lodret sribede Stumtønde er nu flyttet 1 Kml. S. 76° V. hen i 5 Fv. Vand og ligger 10 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 20° Ø. fra Blacknore Point Fyr, og i N. 76° V. fra Portishead Pier Fyr.

Cockburn Rød og hvid tærnedede Stumtønde er nu flyttet c. $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 73° V. hen i 5 Fv. Vand, og ligger 10 Kbl. N. 39° Ø. fra Portishead Pier Fyr og i N. 59° V. fra Wharf Point NØ.-Ende.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. River St. Lawrence. Outarde Bay. Tønderne i Outarde Bay, Outarde River eller Bersimis River er inddraget.

Bay St. Paul. Taagesignal med Klokke ved Bay St. Paul Fyrstation gives ikke mere.

Nova Scotia. Annapolis River. Granville Centre. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Regeringens Værft ved Granville Centre. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 2 Kml. 22 Fod høj Fyrpæl ved et hvidt Fyrhus. 44° 46' 57" N. Br. 65° 26' 30" V. Lgd.

Bay of Fundy. Lurcher Shoal. Et Fyrskib er i 35 Fv. Vand udlagt 2 Kml. V. for 1 $\frac{1}{2}$ Fv. Stedet paa Lurcher Shoal, hvor der ligger en Fløjtetønde, 16 Kml. uden for Yarmouth. Det er et rødmalet Staal-Dampskib, mærket „Lurcher“ og Nr. 14. Det har to Master, Skorsten og Taagesignal-Apparat mellem Masterne. Det viser fra hver Mast et elektrisk, hvidt Fyr med En-Formærkelse, Lys 8 S., Mærke 4 S. Flammens Højde: 58 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Kommer det elektriske Fyr i Uorden, vises hvidt, fast Fyr af ringe Styrke i dets Sted. Taagesignal gives med en Diaphone, der lyder som en Sirene, men meget kraftigt. Den giver hver 1 Minut Et-Stød af 4 S. Varighed. Kommer den i Uorden, gives samme Signal med Fløjte, og kommer ogsaa denne i Uorden, kimes paa Klokke. 43° 49' 32" N. Br. 66° 32' 0" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware River. Reedy Island. Den 16de Februar 1904 tændes Reedy Island hvide, faste Ledefyr i den S.-lige Forlængelse af Midtlinien i den ny gravede, 29 Fod dybe Rende fra Reedy Island Lystønde Nr. 17 B til Baker Shoal Upper Lystønde Nr. 20 A.

Forfyret staar paa Flodens V.-Bred mellem Mundingerne af Appoquinimink Creek og Blackbird Creek, c. 3 $\frac{1}{4}$ Kml. S. for Reedy Island og 2 $\frac{1}{8}$ Kml. S. 14° Ø. fra Port Penn forreste Ledefyr. Flammens Højde: 20 Fod. Fyrpæl med hvid Trekant. 39° 26' 43" N. Br. 75° 34' 36" V. Lgd.

Bagfyret staar c. 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 14° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 99 Fod. Fyrpæl med sort Trekant. 39° 24' 22" N. Br. 75° 35' 26" V. Lgd.

Samtidigt forandres Navnet paa Fyrene, der staar i den N.-lige Forlængelse af Midtlinien i den ny, gravede Rende, som forbinder Løbene, hvori Port Penn og Pinns Point Ledefyr leder, til Baker Ledefyr, og Navnene paa Reedy Island Ledefyr, paa Reedy Island nedre Ende, forandres til Old Reedy Island Ledefyr.

North Carolina. Pamlico Sound. Hatteras Inlet og Harbor Island Bar. Hatteras Inlet røde Blinkfyrt, paa NV.-Enden af Oliver Reef, 4 Kml. inden for Indløbet, er forandret til et rødt, fast Fyr.

Harbor Island Bar røde Blinkfyrt af 5te Orden, paa Ø.-Siden af Løbet fra Pamlico Sound ind i Core Sound, er forandret til et rødt, fast Fyr af 6te Orden.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida Pensacola Bay. Den røde Tønde Nr. 8 ved Pensacola Bay Indløb afmærker 17 Fods Kurven paa Middle Ground og ligger 1½ Kbl. fra den gravede Rende. I Renden er Dybden overalt 29 Fod.

Louisiana. Mississippi River. Den sorte Spirtønde Wreck of Dry Dock Tønde paa Mississippi River SV.-Side, ¼ Kml. neden for Magnolia Plantation og c. 48 Kml. neden for New Orleans, er inddragen.

Den sorte Spirtønde Twelve Mile Point Shoal Tønde Nr. 3 ved Mississippi River højre Bred, c. 1 Kml. neden for Twelve Mile Point, er inddragen.

San Domingo. Samana Bay. En 26 Fods Grund ligger i Indløbet til Samana Bay, fra Levantado Cay højeste i S. 72° Ø., fra Cape Samana i S. 14° Ø. og fra Cape Rafael (Mount Redondo) i N. 55° V.

Jamaica. Port Morant og Dry Harbour. I Port Morant er den rød og hvid lodret stribede Spidstønde paa V.-Siden af Indløbet flyttet 1½ Kbl. S. 2° Ø. hen og ligger nu i 3½ Fv. Vand, ¾ Kbl. S. 67° V. for Emerald Island N.-Ende og i S. 55° Ø. fra Battery Point. 17° 52' N. Br. 76° 20' V. Lgd.

I Dry Harbour er den rød og hvid lodret stribede Spidstønde paa V.-Siden af Indløbet flyttet ¼ Kbl. S. 70° Ø. hen og ligger nu paa Løbets Ø.-Side i 3 Fv. Vand, 2, Kbl. N. 86° V. fra Fort Point og i N. 25° Ø. fra et kendeligt Hus. 18° 28' N. Br. 77° 26' V. Lgd.

Porto Rico Ø. Culebra Island. West Grouper Shoal. West Grouper Shoal Tønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu paa NV.-Kanten af 13 Fods Stedet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sicilien S. Capo Passaro. Isola della Correnti. Den engelske Dampet „Birkdal“ er sunken 5¼ Kbl. N. 61° Ø. fra Fyret paa Isola della Correnti. Vraget er helt under Vand.

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

Sumatra V.-Kyst. Nias SØ.-Kyst. Revet mellem Pynterne Batoe og Madjinga ligger paa 0° 34' N. Br. 97° 52' Ø. Lgd. Dybden paa Revet er 5 Fv., og det er 1¼ Kbl. langt i NV. og SØ., 2¼ Kbl. i ØNØ. og VSV.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Rusland. Sibirien. Olga Bay. Kap Nismennom. Fyret paa Kap Nismennom er et hvidt Blinkfyrt, der hver 37 S. viser Tre-Blink, Blink 3, S., Mørke 2 S., Blink 3, S., Mørke 2 S., Blink 3, S., Mørke 23, S. Flammens Højde: 202 Fod. Synsvidden: 20 Kml. 45 Fod højt Fyrtårn.

Taagesignal gives ved Fyret med Sirene eller med Klokke. Belliggenhed: 43° 31' N. Br. 135° 4' Ø. Lgd.

Japan. Kjusiu V.-Kyst. Shimabara Gulf. Saburo Iwa. Paa Grunden Saburo Iwa er der kun 1 Fod Vand. Den ligger fra Ikozaki i N. 80° Ø. og fra Takezaki Shima Ø.-Ende i S. 26° Ø., 5, Kml. 32° 52' 44" N. Br. 130° 15' 51" Ø. Lgd.

Shimabara Ankerplads. Paa 3¼ Fv. Grunden 2 Kbl. fra Kyten ud for Shin Menato er fundet 1½ Fv. Vand. Grunden hedder Yoshikawa Se. Den ligger 6, Kbl. SV. t. V. ½ V. fra Shimo Tobu Shima Top og i S. t. Ø. ¾ Ø. fra Kannon Jima Ø.-Ende. Paa Kajikake Se er der 2½ Fv. Vand, og dens S.-Ende strækker sig tæt ud til Løbet til Shimabara Ankerplads, og ligger 6¾ Kbl. S. 32° V. fra Shimo Tobu Shima Top og i S. 31° Ø. fra Kannon Jima Ø.-Ende.

Seto Uchi. Shimonoseki Strait Ø.-lige Indløb. Matoyama Tønde er ombyttet med en Lystønde.

Nakanosu Higashi (Eastern Middle Ground) Tønde er flyttet og ligger nu fra Kanju Shima Ø.-Ende i S. 42° Ø. og fra Kanabuse Baake i N. 86° Ø. 3, 58' 36" N. Br. 131° 2' 20" Ø. Lgd.

En Lystønde Nakanosu er udlagt fra Kanju Shima Ø.-Ende i S. 53° Ø. og fra Kanabuse Baake i N. 80° Ø.

Suo Nada N.-Kyst. Baaken ved Indløbet til Murozomi Ura er ødelagt og opføres ikke igen. 33° 55' 22" N. Br. 131° 58' 32" Ø. Lgd.

Honshu Ø.-Kyst. Yamada Harbour. One Sho. Paa One Sho er der kun 3 Fv. Vand.

Karantænebestemmelser m. m.

Belgien. — Sundhedsforholdsreglerne med Hensyn til Indførsel og Transit af Varer, ankomne fra Ægypten, Arabien, Brisbane, Ibia, Smyrna og Peru er ophævet.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 25. Februar 1904. — Ingeniør Vogts Pendulpropeller. — Ny Breddeobservation af A. O. Tuxen. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mænie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved
Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Dansk Sejlskibsrederi Forening, Fyns Kreds

afholder Søndagen den 28. Februar Eftm. Kl. 2½ sin **aarlige Generalforsamling** i Læseforeningens Lokale paa **Thurø**, hvor det reviderede Regnskab for 1903 fremlægges, Valg af et Bestyrelsesmedlem foretages, og Beretning gives over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Dampskib afgaar fra Svendborg til Thurø Søndag Eftermiddag Kl. 2.

Kredsstyrelsen.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	77 ³ / ₄ — ¹ / ₂	77 ¹ / ₂	77 ³ / ₄
Danmark		66 ¹ / ₂	65 ¹ / ₂
Norden	90 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
Kjøbenhavn		72	72 ¹ / ₂
Carl		75 ¹ / ₂	76 ¹ / ₂
Dannebrog	81 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂	81 ³ / ₄
Skjold		50 ¹ / ₂	51
Urania		17 ¹ / ₂	19 ¹ / ₂
Union		81 ³ / ₄	82 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		81 ³ / ₄	85
Østasiatiske	96 ¹ / ₄	95	95 ¹ / ₄
Østersøen		92	95
Nordsøen		—	—
Vesterhavet	102	101	106
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		81	97
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		33	40
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Gorm		—	—
Hejmdal		98	101
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
8 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
8 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		97 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
8 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.	83 ¹ / ₄	83	84
8 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.	85 ⁹ / ₄	86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..	92 ¹ / ₄ —92	92	92 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		96	97
8 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 — ..	92 ¹ / ₄	92	92 ¹ / ₄
8 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 8 — ..		87 ¹ / ₄	91
Aktier.			
Nationalbank	138 ¹ / ₂ ³ / ₄	138 ³ / ₄	139
Privatbank	116	116	116 ¹ / ₄
Landmandsbank		122 ³ / ₄	123
Handelsbank	127	126 ³ / ₄	127
Grundejerbank		113	113 ¹ / ₄
Burm. & Wain	99 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	99 ¹ / ₄	99 ¹ / ₂
Heisingørs Jærnsk.		92	94
Sukkerfabr.	130 ³ / ₄ —131	131	131 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	116 ¹ / ₂ ¹ / ₄	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 23 Februar 1904.

	svista Sælger.	u. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.23	18.19
Paris	72.55	—
Amsterdam	151.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 23 Februar 1904.

Russiske Noter	—
4% Russiske Consols	91.10
8 ⁰ / ₁₀ % — Boden Kredit	89.10
5% Mexikanske 1899.	99.30
5% Rumænske Stats.	95.75
4% — — 1890	83.25

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

„Foren. Dampskibs.“ 52,000, „Danmark“ 12,000, „Dannebrog“ 18,000, „Norden“ 60,000, „Kjøbenhavn“ 24,000, „Carl“ 51,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 32,000, „Union“ 4,000, „Østasiatisk Comp.“ 52,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Middag med efterfølgende Bal, **Torsdag den 25. Februar, Kl. 6 Eftm.** i Larsens Lokale, St. Anna Plads 13. Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i Foreningens Lokale fremlagte Liste. Det bemærkes, at saa vel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset Antallet af dem, der tegner sig.

Bestyrelsen.

En Sandbaad, saa god som ny, ikke over 20 Register-Tons forsynet med fornødne Redskaber, ønskes til Købss. Henvendelse med fornødne Oplysninger samt Angivelse af billigste Pris til

Aarhus Kalkværk.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationssskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset, Lodsvæsenet, Vandjygningsvæsenet, Toldvæsenet, Forenede Dampskibs Selskab, Forenede Bugser Selskaber, Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Et Firma i Norge ønsker at købe en god **Kvase** (Brøndkutter) med eller uden Motor, Dimensioner ca. 55 à 60 Fod lang, god Søkude. Billet mrk. „Kvase 485“ med Prisoppgivelse, Dimensioner etc. bedes sendt **Höydahl Ohme's Annonce-Ekspedition**, Christiania.

Joh. Fønss's
Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.



JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikantør,

Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6104.

Th. Møller, Nyhavn 45 &
47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss.
Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger,
(Anton Hansen), Havnegade
85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. Nielsen & Søn

Skibshygger

Frederikshavn.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering

Randers

anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Prøv en Gang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*,
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira,
3 " " rød Portvin,
anbefales til d'hr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN

Vinforretning

St. Annæ Plads 10. Telf. 3283.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 85, Nakskov.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

A A L B O R G.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibssagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER,
84 PILE STRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2816a

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

LANDMANDSBANKEN

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 347, 320 and 25 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Marts 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tærdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tærdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af alle Dimensioner.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —

tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familiefor-
sikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer
til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkår for Sefarende med
Hensyn til Rejser.

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med
Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles be-
redvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskaftet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.

Kongens Nytorv 20. TOPP & LARSEN, 1. Klasses Skræderi.
(Bodeckers Ejendom).

Civildragter og Uniformer. Engelske Stoffer og Snit.

Moderate Priser.

(Som Nyhed) Ægte blaa Chiviot Klædning fra 45 Kr.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads Telf. 5601.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

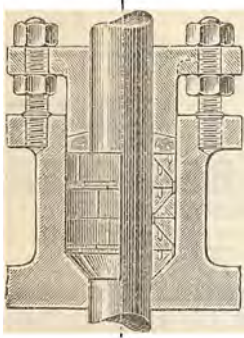
Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Howaldtswerke, Kiel.

Gøbr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
 Stoppebøsser.
 Over **41,000** i Anvendelse paa
 Dampskibe og Fabriker.
 Prospekter gratis franco
 Generalrepræsentanter for Skandi-
 navien:

Max Levig & Co.,
 Kjøbenhavn K.

De Danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserves
 og Skibsproviant.

Bedst &
 billigst.

Specielt anbefales:

NESTLES MÆLK

Sukret og usukret.

Aarelang Erfaring for Holdbarhed.

Enhver Daase sælges med Fabrikens fulde Garanti.

Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte,
 hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
 pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
 pastrykt selve Omalagspapiret.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
 pagniets Kontor, Frihavnen. (Tif. Frh. 57.)

Alm. d. Vare- og Industrielotteris

6te Trækning

begynder **Tirsdag d. 8. Marts.**

Fornyelsen

maa ske senest **Lørdag d. 5. Marts.**

De ufornyeede Lodder sælges Mandag d. 7. Marts.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
 ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
 BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
 also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
 Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir.
 Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængning
 til Legemet, og tillader dog Fordamp-
 ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
 faling er høvet

Faas i de fæste velrenommerede Triko-
 tage- og Herreekviperingsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
 Telf. 2557.



„KEW“ CERTIFICAT.
 110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13

Læge H. C. Lund.
Hud- og

Kønsygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
 Opgang gennem Porten.
 Træffes 12—2, 8—8 Aften. Sandag 1—2.

Kjøbenhavn, d. 3. Marts 1904.

Striden om Konnossements-Klausulerne er jo nu i hvert Fald foreløbig afsluttet, og der er vel ikke heller Grund til paany at optage Diskussionen om dette Æmne, forinden man ser Resultatet af Handelsstandens Bestræbelser for at tilvejebringe en nordisk Konnossementslov. Der er dog imidlertid, synes det os, Anledning til at gøre opmærksom paa, at den af Hamburgs Handelskammer for nylig udgivne Aarsberetning tilfulde bekræfter, hvad der stedse er gjort gældende fra de danske Rederes og fra nærværende Blads Side, nemlig at det, man i Tyskland arbejder for, er en international Konnossementslov, og at man der saa lidt som i de fleste andre Lande har det Mod til at skabe en for det enkelte Land gældende Lov, som de danske Købmænd har vist sig at have. Det hedder nemlig i Beretningen bl. a.:

„Det af Handelskammerne i Bremen, Hamburg og Lübeck i Forening optagne Arbejde for en international Lov efter den amerikanske „Harter Acts“ Forbillede, saaledes at Rederen ikke kommer til at hæfte for sine Funktionærers nautiske Fejl, medens han ikke skal kunne fraskrive sig Ansvar for deres kommercielle Fejl, har overalt vundet stærk Tilslutning. Den tyske Handelskongres har enstemmig vedtaget en Resolution, i hvilken den ansøger Rigskansleren om at tage Initiativet til en saadan international Overenskomst. Ogsaa de franske Redere har taget Ordet for en international Løsning af Spørgsmaalet, medens de franske Afladere har anbefalet en Ændring i den franske Lov uden at afvente Løsningen i andre Lande. En Forsamling af Handels- og Søfartsinteresserede i Danmark, Sverrig og Norge har udtalt sig for lignende Bestemmelser i den skandinaviske Handelslovgivning. Da vi ogsaa fra andre Lande har modtaget talrige Erklæringer om Tilslutning, tør man haabe, at den ønskede internationale Ordning vil kunne gennemføres i en ikke for fjærn Fremtid.“

Denne Beretning konstaterer to interessante Ting: For det første, at England fremdeles staar udenfor det her omtalte Arbejde, for det andet, at de tyske Købmænd og Redere for deres Vedkommende i denne Sag staar nøjagtigt paa samme Standpunkt som de danske Redere — at kun den internationale Løsning bør tilstræbes.

Beretningen om det femte nordiske Søfartsmøde, der afholdtes her i Kjøbenhavn i afvigte Juli Maaned, er udkommen i Dag i Kommission hos Universitetsboghandler G. E. C. Gad. Beretningen, der er udgivet paa Komiteens Foranstaltning af Mødets Sekretær L. Drechsel, indeholder det stenografiske Referat af Mødets Forhandlinger og Fortegnelse over Deltagerne i Mødet.

De forenede Staters Senatskomite for Marineanliggender har, efter hvad der meddeles fra New York, bevilget 300,000 Dollars til Bygning af et Skib, som skal uskadeliggøre drivende Vrag og andet, der er til Hinder for Skibsfarten i Atlanterhavet.

(Hamb. Børsenh.).

Udenrigsministeriet meddeler:

I 1903 er Suez Kanalen blevet passeret af 11 danske Dampskibe med 33,539 Tons, imod i 1902 13 med 33,528 Tons og i 1901 19 med 43,739 Tons.

I de samme Aar udgjorde Antallet af svenske og norske Dampskibe: 33 med 53,892 Tons, 48 med 67,464 Tons, 53 med 68,226 Tons.

Kanalen passeredes i 1903 af 17 forskellige Nationers Skibe, blandt hvilke Danmark med Hensyn til Tonsantallet indtager den 10de Plads; øverst staar England med 2,262 Skibe med 6,185,710 Tons, dernæst Tyskland med 503 Skibe og 1,518,137 Tons.

Om Indførelsen af Dønvigs Redningsbøje paa norske Skibe skriver „Norges Sjøfartst.“ følgende:

Da nævnte Bøje begyndte at vinde Indpas hos enkelte Skibsredere, fandt Handelsdepartementet at burde imødekomme Kaptajn Dønvigs Andragende om at foranledige afholdt en offentlig Prøve for derved at faa konstateret Bøjens praktiske Værdi.

Den i disse Anledning nedsatte Bedømmelseskommission afgav sin Rapport om Prøven, som fik et heldigt Udfald. Herom har Søfartskontoret underrettet interesserede Institutioner og samtidig meddelt, at man agter at foreslaa, at Bøjen offentlig anerkendes som et hensigtsvarende Redningsapparat paa norske Skibe, og at det tillades Redere, som maatte ønske det, at anvende Bøjen i Stedet for en Redningsbaad af tilsvarende Størrelse. Der har aldrig været udtalt noget om at paabyde Bøjens Anvendelse, blot om at anerkende dens Benyttelse som Erstatning for en Redningsbaad om Bord i Skibe, der fører to eller flere Redningsbaade.

Ingeniør Vogts Pendulpropeller.

(Sluttet).

Et vigtigt Spørgsmaal — vel endog det allervigtigste — staar endnu tilbage, nemlig dette: For hvilke Felter egner Pendulpropelleren sig og hvor har den sin Begrænsning? I denne Forbindelse anfører Ingeniør Vogt følgende:

Ved store Hastigheder er Drivskruens Nyttevirkning ganske respektabel, og da den tilmed har Fordelen af at kunne benytte en hurtigløbende Maskine, eventuelt en Damp turbine, saa er der ikke rimelige Chancer for at fortrænge den, hvor Talen er om større Hastigheder. Lad os f. Eks. gaa ud fra, at Pendulpropelleren, endog ved en betydelig Hastighed, giver 15 pCt. større Nyttevirkning end Drivskruen; hvis saa til Gengæld Pendulpropellerens 2 eller 2½ Gange langsommere Maskine giver 10 pCt. ringere Nyttevirkning, saa er der ikke vundet meget. — Ganske anderledes ved ringe Hastighed, f. Eks. 8 Knob for et 3,000 Tons Skib (svarende til 2,7 Knob for Russersbaaden), thi her bliver, i Følge Forsøgene, Pendulpropellerens Nyttevirkning 25 pCt. større end ved Drivskruen, der giver daarlig Nyttevirkning ved ringe Hastighed, og ved Brug af 2 Pendulpropellere, arbejdende symmetrisk mod hinanden, bliver Pendulpropellerens Nyttevirkning sikkerlig mindst 30 pCt. højere end Drivskruens. Ved lave Hastigheder — 8 eller 9 Knob for et større Skib — bliver heller ikke Pendulpropellerens Maskine saa langsom i Forhold til Drivskruens Maskine som ved større Hastigheder.

En betydelig Fordel ved Pendulpropellere vil det være, at disse kommer til at svinge symmetrisk mod hinanden og trækkes af én Maskine, derved kan altsaa alle Sidebevægelser og Rystelser hidrørende fra Propelleren fuldstændig hæves. Vilde man, for at opnaa større Nyttevirkning ved at paavirke en større Vandmasse, benytte to Drivskruer, saa kræver dette to Maskiner, og da man ikke let kan faa Drivskruer til at arbejde sym-

metrisk mod hinanden, kan man heller ikke hæve de Rystelser, der hidrører fra disse.

To Pendulpropellere, 14 Fod lange, vil ved 25-27 Dobbeltslag pr. Minut, svarende til 25-27 Omdrejninger af Maskinen pr. Minut, give et Skib paa over 3,000 Tons Deplacement en Fart af 8 Knob ved Brug af 360 Hestes Kraft. En passende 4-bladet Drivskrue med Maskine til samme Skib kræver ved 8 Knob c. 44 Omdrejninger, og Hestekraften vilde blive c. 500. Men en Maskine paa 360 Hestes Kraft med 22-27 Omdrejninger bliver næppe tungere end en Maskine paa 500 H.K. med 44 Omdrejninger; ganske specielt fordi Kedlen ved den første Maskine bliver c. 0,7 Gange mindre; endvidere bliver, som tidligere nævnt, Pendulpropellerens Maskine noget simplere, og i Følge sin Konstruktion forholdsvis let. Det, som det i væsentlig Grad kommer an paa, naar der skal tales om Vægt, bliver dog, at man, hvor Pendulpropellere benyttes, kan nøjes med en c. 25 pCt. mindre Kulbeholdning! Da Russerbaadens Propeller arbejdede med en Hastighed, der var nær 8 Knob, saa kan man udtrykke sig med stor Bestemthed om større Propellere, der arbejder ved omtrent samme Hastighed.

Konstruktionen af deslige større, langsomt gaaende Propellere frembyder selvfølgelig ikke Vanskeligheder, de svinger jo med en Hastighed, der kun er lidet hurtigere end den naturlige Svingningshastighed i Følge Tyngdeloven. En endnu større Propeller behøver kun at svinge med den Hastighed, som den oppe i Luften vilde faa ved at blive trukket ud til Siden og derefter overlades til sig selv, for at svare til 8 Knob. En Propeller, der f. Eks. er 16 Gange større end en mindre ligedannet, faar naturligt 4 Gange større Hastighed i sit Trykcenter.

Russerbaadens Propeller maatte derimod svinge med en Hastighed, der var c. $4\frac{1}{2}$ Gange den naturlige i Følge Tyngdeloven, og det blev derfor ikke Tyngden, men Maskinen, der maatte regulere Slaget, og i saa Fald er forøgede Tryk- og Friktionstab vanskeligere at undgaa.

Gøres Drivskruen stor for at paavirke en stor Vandmasse, saa bliver dens Maskine endnu langsommere end nys nævnt, uden at dog en tilsvarende Forøgelse i Nyttetvirkningen opnaas, fordi dens Vinger i saa Fald kommer for nær Vandlinjen, og ved at suge Følgevandet fra Skibet, forøges dettes Modstand. Den Forøgelse i Skibets Modstand, som Drivskruen foranlediger, varierer mellem 20 og 40 pCt. af Skibets Netto-Modstand, men ved Tvillingskrue kan man bringe Modstandsforøgelsen ned til 10 pCt. Pendulpropelleres Drivflader, der har deres største Hastighed lidt over Kølens Niveau, yder derfor mindre Modstandsforøgelse end de bedste Tvillingskrue, og deres Modstandsforøgelse bliver næppe Omtale værd. — Idet Pendulpropelleren altsaa yder et større Drivtryk end Drivskruen, skyldes dette baade dens absolute Nyttetvirkning, uafhængig af Skibet, og tillige Reduktion i Modstandsforøgelse.

Endvidere er Kombination af Sejl og Maskinkraft et Spørgsmaal, der efter Ingeniør Vogts Mening lettest løses ved Pendulpropelleren.

I de store amerikanske Fagskrifter (Engineering News etc.) tales der om Sejlskibenes Renaissance; de store gaffelriggede Sejlskibe — undertiden paa 7,000 Tons Deplacement, med 7 Master og Hjælpekraft — omtales som Fremtidens mest økonomiske Lastdragere. Hundreder af disse Skibe, større og mindre, har Hjælpekrue, og de har da Kedelkraft paa heved et Par Hundrede Hestes Kraft, og de, der ikke har Hjælpekrue, har dog stadigt, hvor de er under Sejl, Dampen oppe paa Kedler, der kan yde c. 80 Hestes Kraft, netop fordi Sejlenes Betjening fuldstændig foretages med Dampkraft. Derfor kan et Skib paa 6-7,000 Tons Deplacement regnes med 16 Mands Besætning etc. Der klages imidlertid bittert

over, at Skrueen er saa overordentlig uskikket til at arbejde i Forening med Sejl, idet den forøger Modstanden og skader Styringen, naar man ønsker med god Vind at føre Sejl alene, og skal man, i Tilgift dertil, molestere sit Skibs Agterende, med dobbelt Stævn, Ror og Skruestævn, Skrueport, forlænget Hæk, tilspidset øverste Vandlinje etc., ja, saa er der mange, der foretrækker at undvære Hjælpekrue. Der er iøvrigt adskillige Søkyndige, der ikke aner, at Drivskrueen ikke kan arbejde bag en ideel Skibsform. Af det fuldkomne Agterskib kræves nemlig, at øverste Vandlinje er fyldig, medens Snittene er skarpe; thi derved opnaas et godt Søslib; men en saadan Skibsform giver et stærkt varierende Følgevand, der nær Vandlinjen følger Skibet med 60-70 pCt. af dets Hastighed, medens Følgevandet længere nede kun har ringe medgaaende Hastighed. Den daarlige Skibsform, med skærpet øverste Vandlinje og fyldige Snit, slæber langt mere Følgevand med sig, men med langt mindre varierende Hastighed. Hvis en Drivskrue skulde arbejde bag en ideel Skibsform, vilde den, som Følge af det stærkt varierende Følgevand, foraarsage stærke Rystelser og stor Modstandsforøgelse. — I Modsætning dertil er Pendulpropelleren saa fuldkommen som paa nogen Maade tænkeligt i Forening med Sejl, og den kan arbejde bag et korrekt formet Skib.

Som et Kuriosum kan det nævnes, at mange Mennesker har grundet over, hvorledes Energien i et Skibs Rulninger og Duvninger skal udnyttes, men denne Opgave er i Virkeligheden løst ved Pendulpropelleren. Naar Skibet nemlig ruller, trykker Vandet paa Pendulpropellerens Drivflader, og trykker disse snart til den ene, snart til den anden Side om Armen T, saaledes at Fjedrene spændes, men derved kommer Drivfladerne til at virke akkurat som, naar Pendulpropelleren svinges af en Maskine. Et Slag af en Bølge vil have en lignende Virkning. Nogen praktisk Betydning har dette dog næppe.

Som bekendt styres der finere med en Rorpind end med et Rat og ligeledes finere med en fjedrende end med en almindelig Rorflade, hvilket f. Eks. har vist sig ved det første Forsøgsfartøj, hvor man benytter Pendulpropellerens Drivflade som Ror, naar der føres Sejl.

Sammenfatter man med Ingeniør Vogt de foreliggende Undersøgelser under et, da kommer man nærmest til følgende Resultater:

- 1) Pendulpropellere er af absolut større Nyttetvirkning end deres Forgængere, specielt ved lavere Hastigheder omkring 8 Knob \approx 7 Knob for mindre og 9 Knob for store Skibe.
- 2) Pendulpropellere yder langt større Manøvrævnend opnaaeligt paa nogen anden hidtil kendt Maade, idet Fremdrivningsmidlet samtidig danner Ror.
- 3) Pendulpropellere kan arbejde bag en ideal Skibsform agter. Dette kan Drivskrueen, som forklaret, absolut ikke.
- 4) Pendulpropellere er langt fuldkomnere i Søgang og Storm end Drivskrueen, navnlig derved at Pendulpropellere ikke slipper ud af Vandet, og de giver langt større Magt over Skibet; en Maskine f. Eks. paa 200 Hestes Kraft i Forbindelse med Pendulpropellere giver større Magt over Skibet end en Maskine paa 250 H.K. i Forening med Drivskrue.
- 5) Pendulpropellere er let tilgængelige, et Skib skal ikke i Dok for at faa en Pendulpropeller monteret.
- 6) Ved Brug af Pendulpropellere kan Ror og Rorstævn, Skrueport og Skrueport etc. spares. Pendulpropellerens Aksler kommer paa hver Side af en eventuel Agterluge; da endvidere Pendulpropellere kan ar-

bejde bag en langt fyldigere Agterpart end Drivskruen, kan deres Maskine, hvor Kraften ikke er for stor, lægges saa agterligt, at der ikke vil kræves Agterluge bag Pendulpropellermaskinen.

- 7) Paa Grund af den meget mindre Maskine til en ønsket Fart kan Kulbeholdningen blive c. 25 pCt. mindre, og rimeligvis, paa Grund af Sejlenes Medvirkning, 50 pCt. mindre, til en Fart af 8-9 Knob for et større Skib.
- 8) Pendulpropellerens Maskine bliver, da den i hvert Fald kan overføre $\frac{2}{3}$ af sin Kraft næsten direkte til Propellerne, noget mere fuldkommen end Drivskruens Maskine, specielt dog fordi den ikke skal reverseres. Dertil tager den langt mindre Plads op i Skibet.
- 9) Pendulpropellere er Idealet i Forening med Sejl og erstatter til Dels Sidekøle.
- 10) Da to Pendulpropellere kan bringes til at svinge aldeles symmetrisk mod hinanden, kan man, ved Brug af Pendulpropellere, svingende med naturlig Hastighed (eller ikke for meget derover), opnaa et roligere Skib end paa nogen anden Maade.
- 11) Endelig kunde man tilføje, at Pendulpropelleren, paa Grund af sin forholdsvis ringe Hastighed i Overfladen, er mindre udsat for at blive ødelagt ved at støde imod Is etc. Til Gængæld har den saa rigtig nok den Svaghed, at den saa meget lettere kommer i Kollision med Bolværker og Anløbsbroer.

Giftig Luft i Lasten.

Vi har fra Hr. Dr. phil. August Krogh modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ for 4. Februar er gengivet Forhør og Uddrag af Skibsdagbogen for Barkskibet „Martha“ af Fanø i Anledning af en Ulykke, hvorved Skibets Fører mistede Livet. Styrmanden var gaaet ned i Pumperummet, om for at øse Vand op eller for at efterse Pumperne, fremgaar ikke saa nøje af Fremstillingen. Han besvimeede der nede, og Kaptajnen gik derfor ned efter ham, men undlod at gøre en Line fast om Livet, saa at han kunde hales op, hvis der kom noget i Vejen. Det lykkedes ham at gøre en Line fast om Styrmanden, før han mistede Bevidstheden.

En Matros gik saa ned med en Line om Livet, men maatte næsten øjeblikkelig hales op igen. Derefter halede man Styrmanden op ved Hjælp af Kaptajnens Line, og tilsidst lykkedes det for en anden Matros paa samme Maade at skaffe Kaptajnen op. Begge disse Matroser var meget nær ved at miste Bevidstheden. Det fremgaar af de optagne Forklaringer, at man ofte paa Rejsen havde mærket daarlig Luft der nede og havde været nødt til at gaa op, naar man ikke taalte den længere.

Ikke desto mindre undlod man bestandig at tage de ganske simple Forsigtighedsregler, som kunde have forebygget Ulykken, og plejede kun at lade Lugen, der var meget lille, staa aaben i et Kvarter, før man gik ned. En saadan Letsindighed kan kun skyldes Ukendskab til den overhængende Fare, man var udsat for, og det kunde derfor maaske være paa sin Plads at give nogle Oplysninger om herhen hørende Forhold.

I Følge Forhøret var Folkene blaa i Ansigtet (særlig paa Læberne), da de kom op, og det, som foreligger, er

følgelig Kvælning paa Grund af Mangel paa den Luftart, Ilten, som skal tjene til Aandedrættet. Lignende Tilfælde er velkendte fra Brønde i visse Egne af Landet, og Forklaringen er ganske den samme: Jorden eller Skibets Ladning (i dette Tilfælde Kopra) bruger Ilten i den forholdsvis ringe og afspærrede Luftmængde op og frembringer samtidig i Reglen en vis Mængde Kulsyre. Hvis der er dannet en betydelig Mængde Kulsyre, er Luften ligefrem giftig, men den bliver samtidig højst ubehagelig. Man faar stærk Aandenød og Susen for Ørerne, kort sagt, man bliver tydelig advaret og kan skynde sig op. Det hyppigste er imidlertid, at Kulsyremængden ikke bliver særlig stor, og at det alene er Iltmanglen, der frembyder Fare. Denne Fare bliver særlig uhyggelig, fordi man næsten ikke kan mærke, at en saadan er til Stede, før det er for sent. Man aander normalt og føler sig blot døsig og træt.

Naar en saadan Døsighedsfølelse paakommer en Mand nede i Last eller Pumperum, saa skal han op øjeblikkelig, og man maa ikke for Fremtiden gaa der ned uden at tage behørlige Forsigtighedsregler.

Ildebefindende paa Grund af Iltmanglen kan kendes fra andet Ildebefindende paa, at Læberne bliver blaa, men Farven svinder hurtigt, naar man kommer op i frisk Luft.

Faren er særlig stor, naar Barometret falder, fordi der da strømmer Luft ud fra Lasten.

Naar Talen er om Brønde, anbefales det med Rette at prøve Luften, før man gaar ned, ved at fire en tændt Lygte ned i Brønden. Kan Lyset ikke brænde, kan Mennesker heller ikke aande der nede. Dette kan man ikke ubetinget anbefale om Bord paa Skibe, thi det kan hende, at Ladningen frembringer lettændelige Gasarter, og i saa Fald maa Eksplosion befrygtes.

Det, der kan gøres om Bord, er at ventilere. Den paagældende Luge bør staa aaben saa meget som muligt, og skal den bruges efter at have være lukket i længere Tid, maa man ventilere kunstigt. Dette gøres i Brønde ved at hejse et Halmneg hurtigt op og ned. Om Bord kan en løst sammenrullet Presenning eller lignende gøre samme Nytte.

Man bør aldrig gaa ned i et Rum, der er mistænkt for Iltmangel, uden med en Line fastgjort om Livet, og straks lade sig hale op, hvis der kommer noget i Vejen. Iltmangel er som nævnt den mest lumske af alle Kvælningsfarer.

Skal man ned efter en Mand, der er besvimet, skal man selvfølgelig have en Line fastgjort om sig. Man skal trække Vejret saa dybt og vedholdende som muligt, baade før man gaar ned, og medens man er nede. Luften kan da taales betydelig længere.

Naar den Forulykkede er kommen op, skal han behandles næsten ganske som en, der er druknet. Klæderne skal løsnes, han skal lægges paa Ryggen med Hovedet noget højere, og der skal gøres kunstigt Aandedræt, saaledes som det beskrives paa de ved alle Jærnbane stationer opslaaede „Anvisninger til Druknedes Redning“: Armene fattes ved Albuerne og føres i langsom Takt tilbage over Hovedet og derpaa frem. Hver Gang de er førte frem, presses de temmelig fast mod Brystkassens Sider. Herved presses der Luft ud af Lungerne, og idet Armene føres tilbage, udvides Brystkassen, og frisk Luft strømmer ind.

Det gælder om ikke at opgive denne Behandling for hurtigt; undertiden varer det en halv til en hel Time, før en Forulykket selv kan trække Vejret.

August Krogh.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Marts, der viser Overgangen fra Vinter til Foraar, er endnu en meget stormende Maaned; men dog, med Undtagelse af Golfstrømbegbetet Vest for 50° V. Lgd., adskilligt mindre stormende end Januar og Februar. Den procentvise Hyppighed af Storme stiller sig for Februar og Marts som følger:

V. Lgd.	70°—60°	60°—50°	50°—40°
Februar	22	18	30
Marts	21	24	18
V. Lgd.	40°—30°	30°—20°	20°—10°
Februar	29	21	17
Marts	18	14	12

Den almindelig udbredte Tro paa Jævn-døgnstormene i Nordatlantehavet er ganske uberettiget.

Det laveste Lufttryk og de stærkeste Vinde optræder i Marts ikke overvejende paa Midten af Oceanet, paa 40° V. Lgd., men mere paa 60° V. Lgd. Paa de amerikanske Kyster hersker, lige som om Vinteren, stærke nordvestlige Vinde. De enkelte Aar viser desuden i Marts meget stor Forskel i Vejrforholdene.

Nordostpassaten blæser frisk paa den afrikanske Side og opnaar her forholdsvis den største Styrke for hele Aaret. Hyppigheden af Støvfald og usigtbar Luft har i Forhold til Februar taget overordentlig meget af i Marts. Passatens Sydgrænse falder i Marts langt sydligere end i nogen af Aarets øvrige Maaneder.

Det stille Bælte er meget smalt. Sydostpassaten træffer man sædvanligvis først paa sydlig Bredde.

Kystvindene er i det væsentlige som i Februar, dog maa tilføjes, at man paa Guineakysten udsættes for at træffe Tornados fra 8° N. Brd. De optræder hyppigst i Marts, April og Maj, før Begyndelsen af de sommerlige SV. Monsuner.

Taage viser kun en ringe Tiltagen i Hyppighed i Marts, men strækker sig meget langt mod Syd paa omtrent 50° V. Lgd. Paa de internationale Dampskibsruiter regner man østenfor 45° V. Lgd. omtrent 1—3 pCt., altsaa kun 15 Timer Taage i Maaneden. Fra Vest for 45° Lgd. og indtil den amerikanske Kyst regnes indtil 7 pCt., eller 50 Taagetimer. Sydligere end Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden optræder næsten ikke mere Taage.

Is. Dennes Middelgrænse berører i Marts Maaned den udgaaende Rute for Amerikadampere og strækker sig fra 47° N. Brd. og 47° V. Lgd. til 42° N. Brd. og 53° V. Lgd. Skærpet Opmærksomhed med Hensyn til Drivis er derfor fra nu af meget nødvendig.

Strømme. Skibe, som kommer gennem Ækvatorial-Distriktet, vil sandsynligvis blive sat mod Vest af Ækvatorialstrømmen. Mellem 4° og 6° N. Brd. og 20° til 25° V. Lgd. hersker dog østgaaende Strøm. I de vestindiske Farvande kan man næsten overalt regne med en temmelig kraftig vestgaaende Strøm. I Floridastrædet forekommer en udgaaende Strøm, der ofte løber med en Fart af 90 Kvartmil i Etmaalet.

Sejlskibsruiter. Sejlere, som kommer fra Kanalen og skal mod Syd, søger saa hurtig som muligt at komme

sydefter, men bør heller ikke forsømme nogen Lejlighed til at komme mod Vest i Rejsens Begyndelse, for ikke at blive drevet ind mod Kysten af Vinde fra Styrbord Side. De fleste foretrækker Vejen Vest om Madeira og de Kap Verdiske Øer. Er man kommet langt mod Øst, lønner dog denne Omvej sig ikke. Man bør da hellere styre henimod 5° N. Brd., 26° V. Lgd. og derefter retvisende Syd, til man kommer i Sydostpassaten.

Fragtmarkedet.

Fragterne er ikke undergaaede nogen væsentlig Forandring siden sidst. Der er bleven gjort et ret betydeligt Antal hjemgaaende Befragtinger, men disse indskrænkede sig næsten udelukkende til ganske prompte Positioner. Udgaende er Kulfragter en Smule fastere, navnlig til Østen, hvortil nogle Dampere sluttedes til højere Rater mod at gaa sønden om Afrika, da der synes at være Risiko for Opbringning ved at gaa via Suez.

Det østlige Marked er stadig fast til Trods for mindre Begær. Bombay betalte for Marts Afskibning 15/ til udsøgt Havn og Kurrachee 15/6 å 16/6 pr. Marts/April. For Ris fra Burmah betaltes indtil 23/6 O. C. og til Japan 15/ én, 15/6 to Havne.

Sortehavet etc. viser en lille Bedring. Begæret er stedvis større, og for Anlægning betaltes sidst for større Baade 8/ Odessa/L. H. A. R., 9/ Nicolajeff/Hamburg, og fra Sulina 9/ N. C. Azoff har sluttet til 10/9 å 11/6 „any“, 11/3 å 11/6 Hamburg pr. Marts. Donauen har intet at byde paa for Øjeblikket. For Erts fra Poti betaltes 11/6 for en 3,000 Tons Baad til Antwerpen og for Salt fra Eupatoria Kysten til Riga 13/6, prompt.

Middelhavet var atter tarveligt. For Erts betaltes 5/9 Marbella/Rotterdam, 6/6 Carthægena/Maryport, 5/3 Santander/Rotterdam, alt med „free despatch“; paa „full terms“ betaltes 7/9 Aguilas/Middlesbro. For Esparto noteres 12/ Bona/Leith. Alexandria tog en Damper pr. 1./10. Marts for Bomuldsfrø til 9/ direkte Havn U. K., 10/ Ordre. Fra Bilbao sluttedes Erts til 3/9 Cardiff, 4/6 Tyne Dock eller Middlesbro, 4/7½ Stockton, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika viser ingen Bedring. Der sluttedes nogle Baade for Træ, Fosfat etc., men Forretning gaar meget trent. Fra Mobile og Pensacole (2 Lastepladser) betaltes 81/3 til Zaandam, fra Pensacola til Rotterdam og Antwerpen (2 Lossepladser) 85/ og fra Sapelo 77/6 én Havn U. K. eller Kontinentet, Option 80/ to Havne. Fra New York betaltes 11/ til Havre eller Dunkerque. Al Timecharter Forretning flov paa Basis af omkring 3/ pr. Ton Dødvægt.

La Plata er stille efter en meget stor Udførsel i Ugens Løb. En større Strejke blandt Jærnbanens Folk er i Følge de sidste Kabelmeddelelser ved at bryde ud, og denne vil naturligvis lægge en Del Hindringer i Vejen for den normale Eksport. Der betaltes fra San Lorenzo Grænsen 17/6 pr. Marts, 19/ pr. April til U. K. eller Kontinentet, men Forretning ligger temmelig stille i Øjeblikket, og Raterne har en afflovene Tendens.

Østersøen har yderst lidt at byde paa for prompt Lastning. Riga er lukket af Is, men fra Reval, Windau og Libau foregaar Sejladsen uhindret. De sidst nævnte Pladser sluttede flere Dampere til 9 d. pr. Havrequarter til London eller Rotterdam, endvidere 1/ å 1/1½ for mindre Baade til Østkysten, Rm. 11/12 Rugbasis til Danmark eller Sydsverrig. For Props noteres 8/ å 8/6 pr. Load til Østkyst Kulhavn. Fra de tyske Havne findes næsten intet undtagen nogle faa Sleeperslaster til 5/ å 5/6 pr. Load til Østkysten. Træfragterne fra Botten pr. f. o. w. og senere er uforandrede.

Kulfragterne maa i det hele taget kaldes bedre, idet Begæret efter Tonnage er større, og Raterne som Følge deraf er komne lidt i Vejret. Fra Tynen eller Blyth er der sluttet til 3/7¹/₂ à 4/ Aarhus eller Kjøbenhavn, 4/3 Aalborg (950 Tons fra Dunston), 4/1¹/₂ Stockholm, 4/ Neufahrwasser, 3/9 Swinemünde, 4/ à 4/1¹/₂ Riga eller Libau, 6/6 Barcelona, 5/6 à 5/7¹/₂ Genua, 6/ Aleksandria. Fra Firth of Forth sluttedes til 3/7¹/₂ Aarhus, 4/6 Odense (500 Tons), 4/ Horsens, 4/6 Neustadt eller Wismar, 4/10¹/₂ Pillau (600 Tons), 3/10¹/₂ Neufahrwasser, 4/3 Riga, 6/3 à 6/4¹/₂ Genua og fra Cardiff eller Swansea sluttedes til 5/6 Seville, 6/9 Barcelona, Frs. 7 Marseilles, 6/3 Genua, 5/ Malta, 5/10¹/₂ Neapel, 7/ Venedig, 5/9 Konstantinopel eller Piræus, 5/10¹/₂ Port Said, 9/6 Aden, 19/ Hongkong, 22/ à 23/ Japan, 14/ Kapstaden, 7/4¹/₂ La Plata.

Fragtmarkedet for Smaasejlere er næsten uforandret. Der noteres:

ab Kønigsberg 14 Mark til Pommern eller Mecklenburg, 15 Mark til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne pr. 2500 Kilo Rugbasis/Oljekager.

ab Danzig 5¹/₂ à 6 Mark pr. Ton Mel, 5 à 5¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Danmark; 7 Mark pr. Ton Sukker til Wasa.

ab Stolpmünde 5³/₄ à 6 Mark pr. Ton Havre til Danmark eller Sverrig.

ab Stettin 4¹/₂ à 5 Mark pr. Ton Rug til Danmark, Hertugdømmerne eller Slesvig-Holsten, 6 à 6¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Oldenburg, til Kønigsberg 3¹/₂ Mark, til Memel 4 Mark pr. Ton Briketter.

ab Greifswald 4¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Danmark eller Sydsverrig.

ab Lübeck til Halmstad, Falkenberg eller Horsens 4 Mark, Oscarshamn, Kalmar, Sølvesborg 3¹/₂ Mark pr. Ton Salt; til Svendborg, Bandholm, Nykjøbing F. 3 à 3¹/₂ Mark pr. Ton Fosfat; til Stockholm eller Gefle 4 Mark pr. Ton gammelt Jærn.

ab Faxe, Drammen 3¹/₂ Kr. pr. Ton til Sønderborg, 20 Mark pr. Kbfvn. Kalksten.

ab Landskrona, Kiel, Flensborg, Wismar 3¹/₄ Mark, Lybeck, Rostock, Eckernförde 3¹/₂ Mark, Petersborg pr. f. o. w. 5 Mark, alt pr. Ton Lervarer.

ab Drammen, Stettin 5 Mark pr. Ton Stenheller.

ab Kjøbenhavn 5¹/₂ Kr. pr. Ton Klid til Gøteborg, 7 Mark pr. Ton Ben til Lybeck, 14 Ør. pr. Ctnr. Rapskager til Ystad.

Generalforsamlinger.

Den almindelige danske Skibsførerforening

har afholdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Overretsprokurator Steinthal.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm, aflagde Beretning. Foreningens Medlemsantal var nu blevet 465. Dens Formue udgjorde 6,733 Kr. Sygekassens Formue udgjorde 19,256 Kr., og den havde i Aarets Løb udbetalt 635 Kr. Enke- og Hjælpekassen ejede 158,866 Kr.; den havde ydet Understøttelse til et Beløb af ialt 10,200 Kr.

Formanden omtalte en Henvendelse til Havnekaptajnen om Havnens Besejling med særlig dybtgaaende Skibe. Noget Resultat er ikke opnaaet endnu, men rimeligvis bliver det saaledes, at disse Skibe vil faa den Særret, at alle andre skal vige for dem, fordi de ikke selv kan vige. Foreningen er indtraadt som Medlem af skandinavisk Skibsførerforening, for at deltage i Arbejdet paa en Revision af Søloven; der var bleven nedsat et Udvalg. De fleste her i Forsamlingen var vist enige om, at Søloven i høj Grad trængte til en Revision, allerede ved sin Fremkomst var denne Lov jo ikke tidssvarende.

I Foreningen var det i det forløbne Aar forsøgt at af-

holde forskellige Foredrag, men Tilslutningen havde desværre været meget ringe. Hvis de skulde fortsættes, maatte de mødes med mere Interesse.

Tanken om at erhverve en egen Ejendom for Foreningen ved Hjælp af Enkekassens Midler har maattet opgives som stridende mod Lovene.

En glædelig Meddelelse kunde gøres: Hr. Kaptajn Kruse og Hustru havde meddelt Foreningen, at de ved testamentarisk Disposition havde skænket 5000 Kr. til Foreningens Enkekasse. Man var dem meget taknemlige for denne smukke Handling (Forsamlingen rejste sig).

Af de i Aarets Løb afdøde Medlemmer omtalte Formanden med særlig Anerkendelse den mangeaarige Revisor, Kaptajn Reinwald.

Efter nogle yderligere Meddelelser om Foreningens indre Forhold, gik Formanden over til at aflægge Aarsregnskabet, der ballancerer med 4,223 Kr. og meddelte ligeledes en Oversigt over Sygekassens, Enkekassens m. fls. Regnskaber.

Der gaves Decharge for samtlige Regnskaber.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes i Stedet for Kaptajnerne C. W. Møller og C. A. Jørgensen, der efter Lovene ikke kan genvælges, Kaptajnerne Jørgen Fenger og Møllerup.

Det vedtoges at fastsætte Understøttelserne til Enker og Børn som for forrige Aar, nemlig henholdsvis 80 og 20 Kr. aarlig.

De Fiskerske Dampskibsselskaber

har afholdt Generalforsamlinger. Højesteretssagfører Asmussen dirigerede, og Forretningsføreren, Grosserer Fisker meddelte Aarsberetningerne.

Union.

Siden Selskabets Stiftelse havde det ikke arbejdet under saa uheldige og kontrære Forhold som i det forløbne Aar, idet ikke blot Fragterne har været meget lave, men der ogsaa har været en Uendelighed af Havarier og Driftsforstyrrelser, der mærkes dobbelt haardt, naar Indtægen i Driften er saa ringe, som Tilfældet har været.

Det samlede Antal Dage, hvori Selskabets 5 Skibe har været opholdt ved Driftsforstyrrelser — herfra dog undtagen „Britannia“s Grundstødning i Aarets Slutning — var 151, et Tal, der tilstrækkeligt belyste Forstyrrelsernes Omfang.

I Modsætning til Fragtmarkedet for Amerika og Sortehavet havde Farten paa Østersøen — takket være Selskabets gamle Trækontrakter — givet et anstændigt Overskud, men Fortjenesten i dens Helhed havde været for ringe til at veje op mod de store Tab ved Havarier etc.

Eor første Gang siden Selskabets Stiftelse var man saaledes ude af Stand til at betale noget Udbytte. Desuagtet har Gennemsnitsudbyttet inkl. 1903 været 8 pCt.

Selskabets Status er god. Der er bl. A. sluttet Trælaster og Kul fra og til Østersøen til samme Rate og i samme Udstrækning som i Fjor.

Bestyrelsens Formand, Grosserer C. A. Leth gav en Oversigt over Regnskabet, der viser et Overskud paa 21,000 Kr., (Aktiekapital 1,500,000 Kr.), der henlægges til Reservefonden. Der gaves enstemmig Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Etatsraad C. A. Næs er.

Inga.

Selskabets mindre Skibe har som sædvanlig været beskæftigede i Fart paa Nord- og Østersøen, og trods lave Fragter er der opsejlet et forholdsvist smukt Overskud. Samtidig har imidlertid Raterne for Farten paa Sortehavet og Amerika været saa lave, at det samlede Overskud bliver for lille til, at der fornuftigvis kan udbetales noget Udbytte.

Selskabets nye Skib „Estonia“ har i enhver Henseende svaret til Forventningerne. I Anledning af denne Nyanskaffelse vil Aktiekapitalen ved Lejlighed blive udvidet. Der er for næste Aar sluttet nogle Trælaster paa Hvidehavet og Østersøen til lignende Rater som sidste Aar.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Andreas Henningesen gennemgik Regnskabet, der viser et Overskud af 39,750 Kr., (Aktiekapital 800,000 Kr.) Det henlægges til Reservefonden.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Kontreadmiral V. Hansen.

Østersøen.

Alle tre Skibe har været udsatte for Havarier, hvorom Taleren gav nærmere Oplysninger. Med saadanne Forstyrrelser i Driften og med lave Fragter maatte Resultatet blive magert, og for første Gang siden Overgangen til de store Baade kunde man ikke give Udbytte. Imidlertid havde dog Gennemsnitsudbyttet i de nævnte 7 Aar været 7,7 pCt.

Af Hensyn til den lave Skibspris havde man benyttet den tidligere givne Bemyndigelse og købt et nyt Skib paa 6800 Tons for 780,000 Kr. For det kommende Aar er der bl. a. sluttet Trælaster i samme Udstrækning og til samme Rate som i Ejør.

Grosserer Leth gav en Oversigt over Regnskabet. Overskudet, 11,000 Kr. (Aktiekapital 600,000 Kr.), henlægges til Reservecapitalen.

Der gaves enstemmig Decharge.

Bestyrelsens Formand, Grosserer C. A. Leth mindedes afdøde Konsul Olrik, der havde været Medlem af Bestyrelsen siden Selskabets Stiftelse.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Grosserer Leth, og valgtes Grosserer Gust. Hecksher.

Kjøbenhavn.

Efter kort at have skizzeret de daarlige Fragtforhold, bemærkede Taleren, at Selskabet i det Hele havde opnaaet Topraten for de i aabent Marked sluttede Fragter, der vilde have kunnet give et anstændigt Overskud, hvis Driften ikke i usædvanlig Grad havde været generet af Havarier og andre Driftsforstyrrelser. Som Raterne var i aabent Marked, var de det selvfølgelig i tilsvarende Grad for de to store Baade, som deltog i Linjen paa Filadelfia. Man har ment fremdeles at maatte holde Baadene paa Ruten, da der utvivlsomt ligger meget stor Forretning, naar først Fragterne igen bliver normale. Den bedste Fortjeneste har man haft af de mindre Trælastbaade i Østersøen, og disse Fragter er sluttede uforandret som i Ejør.

Man har anset det for rigtigt at købe et nyt Skib paa 3,300 Tons for 455,000 Kr., idet dog to ældre af Selskabets Skibe, der ikke egner sig for Trælast, toges i Bytte, et Tilbud, der maa anses for meget gunstigt. Gennemsnitsudbyttet i de sidste 10 Aar har, trods de to sidste uheldige Aar, været 6 $\frac{1}{2}$ pCt.

Bestyrelsens Formand, Grosserer C. A. Leth, gav Oversigten over Regnskabet. Overskudet, 11,750 Kr. (Aktiekapital 3,000,000 Kr.), henlægges til Reservecapitalen.

Der gaves Decharge.

Et Forslag om Aktiekapitalens Udvidelse med indtil 1 Mill. Kr. kunde ikke komme under Afstemning, da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

Nogle smaa væsentlig formelle Lovændringer vedtoges.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer Andr. Henningsen.

Til Revisor valgtes i afdøde Konsul Ollriks Sted Kontorchef Klein.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsaafdeling for Fyen

afholdt d. 28. Februar Generalforsamling paa Thurø.

Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg, bød som Kredsaafdelingens Formand Velkommen og ledede Generalforsamlingen.

Han fremlagde derefter Regnskabet, der balancerede med 431 Kr. 50 Øre. Bidraget til Hovedforeningen er indbetalt med 887 Kr. 35 Øre. Der er indmeldt 118 Skibe i Kredsen med 17,390 Reg.-Tons. I Ejør var Antallet af Skibe det samme med 17,360 Reg.-Tons. Af Skibene var:

65 fra Thurø	med 9,096 Reg.-Tons.
39 - Svendborg	— 5,887 —
10 - Troense	— 1,715 —
3 - Odense	— 573 —
1 - Faaborg	— 119 —

Regnskabet, der var revideret, godkendtes. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes enstemmig ved Haandsoprækning Mægler A. Hansen, Svendborg. Til Revisorer genvalgtes

ligeledes enstemmig Forligsmægler Anderskou, Svendborg, og Skibsreder N. P. Petersen, Thurø.

Efter at Dagsordenens reglementerede Punkter saaledes var afgjorte, drøftedes forskellige Spørgsmaal, som efterhaanden fremsattes af Formanden.

Om Lodsloven

bemærkede Formanden, at den kom ikke i den Skikkelse, vi havde ventet. Forhaabentlig bliver den revideret, saa Lods-pengene kan blive mere ensartede i de forskellige Havne. Skibsredere og Skibsførere bør indsamle Oplysninger, saa Materialet kan være færdigt, naar Tiden kommer.

Navigationslærer Rasmussen, Svendborg, foreslog at indhente Oplysninger om Lodspenge fra andre Byer ved Cirkulære.

Formanden: Dette er forsøgt, og vi faar saamænd ikke Svar.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Det er af stor Betydning, at faa ensartede Regler her. Indberetninger vil bedst kunne faas gennem Skibsførerne til Rederne. Fra Mæglerne kan man faa Oplysninger om de gamle Takster og saaledes faa en paalidelig Sammenligning. Naar vi alle arbejder i den Retning, vil det — alene med Svendborg Toldstedes Flaade — ikke vare længe, inden vi har Oplysninger fra alle Landets Havne. Lad os alle arbejde i den Retning.

Redaktør Drechsel, Kjøbenhavn, der var mødt for Hovedbestyrelsen: Da Lodsloven i Fjor forelaa i Rigsdagen, indgik Hovedforeningen med en udførlig Indstilling, som man havde Grund til at tro, der vilde blive taget Hensyn til, men mod al Forventning skete dette ikke. Dette skyldes dog maaske for en Del tilfældige Grunde. Nu har Marineministeriet imidlertid nedsat et Udvalg angaaende Bugseringsbestemmelserne, og Foreningen er bleven repræsenteret i dette ved Skibsfører H. C. Andersen af Aarhus. Der er ingen Tvivl om, at Sagen er i god Gænge, og selv om det vil være noget, før den føres igennem, tør man gaa ud fra, at Ministeriet i Mellemtiden vil fortolke de gældende Bestemmelser saa læmpelig som muligt. Lodstaksterne er nu allerede nedsatte forskellige Steder. Vi har henstillet til Regeringen ogsaa at nedsætte et lille Udvalg om Taksterne. Det har Ministeriet dog ikke villet gaa ind paa, men det har henstillet til os vedblivende at indsamle Materiale, og jeg skal derfor anmode Dem om at arbejde videre i denne Retning. Ad den Vej vil det nok kunne lykkes os at faa Taksterne nedsat for Sejlskibenes Vedkommende paa de Steder, hvor de er for høje.

Formanden fremlagde dernæst Tegninger over de af engelske Autoriteter fordrede

Dæksventiler.

En Oversættelse af Bestemmelserne fremlagdes ligeledes. Den vil fremkomme i „Dansk Søfartstidende“.

Formanden omtalte derefter kort Navigationskommissionen, hvoraf Mægler Hansen, Thurø, var Medlem, og Ulykkesforsikringen, hvorefter han gav Ordet til Redaktør Drechsel, der gav nogle Meddelelser om Foreningens Virksomhed. I det forløbne Aar har store og vanskelige Spørgsmaal foreligget til Behandling. Bestyrelsen har andraget om forskellige Forbedringer ved Farvandenens Belysning og Afmærkning og har gennemgaaende mødt Imødekommenhed. Ministeriet har nu udarbejdet en Plan for Fyrvesenets Udvikling i de kommende 10 Aar, ved hvilken der er taget Hensyn til flere af Foreningen fremsatte Ønsker, og efter hvilken Fyrvesenets Udvikling vil skride nogenlunde hurtigt frem. Toldkontrollen ved Hals er bleven ordnet hensigtsmæssigere, og Besejlingen af Limfjorden søger man forbedret, bl. a. med Hensyn til Gennemsejlingen af Jærbanebroen ved Aalborg. — Forbudet mod at slutte med Vægtgaranti i Østersøhavnene er nu traadt i Kraft, Foreningen samarbejder i denne Sag med tyske Rederiforeninger og har allerede opnaaet gode Resultater. — Foreningen har givet sin Tilslutning til Regeringens Lovforslag om Redernes Forpligtelse til at meddele statistiske Oplysninger. Man vil herved undgaa de Bryderier, den bestaaende Ordning forvolder Skibsførerne. Forhaabentlig gaar Rege-

ringen nu snart til at ophæve det sidste Baand, der er tilbage mellem Konsulaterne og Skibsfarten, nemlig Konsulat-afgiften. — Ulykkesforsikringen er fremdeles Genstand for Foreningens Arbejde. Forhaabentlig lykkes det at faa den gennemført saaledes, at Byrderne for Rederne bliver af rimeligt Omfang, saaledes at Loven kan gennemføres under Tilslutning baade fra Redernes og de Søfarendes Side.

Navigationsskoleforstander Aage Tuxen, Svendborg, spurgte Redaktør Drechsel, om de af „Dansk Søfartstidende“ fremsatte Angreb paa Provinsnavigationsskolerne tog Sigte paa Svendborg Navigationsskole.

Drechsel: Saadanne Angreb er fremkomne fra navngivne Indsendere. Af „Dansk Søfartstidende“ er der ikke rettet noget Angreb paa Provins-skolerne.

Tuxen: Nedsættelsen af Navigationskommissionen for nylig gav „Dansk Søfartstidende“ Anledning til i en Redaktionsartikel at angribe Provins-skolerne.

Drechsel: Den Artikel, der her tales om, var paa det omhandlede Punkt rettet imod Navigationsvæsenet, ikke særlig mod Skolerne eller Provins-skolerne.

Formanden sluttede Mødet med et Leve for Fyens Kredsafdeling, hvorefter Mægler H. A. Hansen udbragte et Leve for Formanden, Havnefoged Møller, og Redaktør Drechsel.

Svendborg Sæassurace

har afholdt Generalforsamling d. 13. Februar. Regnskabet for 1903, der balancerer med Kr. 355,021.34, stiller sig saaledes:

Indtægt. Kassebeholdning den 31. Decbr. 1902 Kr. 1,524.53, Indskudspræmie, der ikke forfaldt til Betaling i 1902, Kr. 27,129, resterende Fartpræmie fra 1902 Kr. 349.01, Rente af Kapital og Havariforskud Kr. 8,622.23, indgaaet af Foreningens Fonds Kr. 4,000, Fartpræmie for 1903 Kr. 88,829.41, refunderet Forskud paa Havarier og Forlis 95,609.42, i Følge Antegnelse Kr. 57.21, hævet i Svendborg Bank paa Bog Kr. 61,700, hævet i Svendborg Bank paa Folio Kr. 25,100, samtlige Indskud af Skibenes Forsikring og Forhøjelse Kr. 42,100.50, ialt Kr. 355,021.34.

Udgift. Udbetalt for Forlis Kr. 51,988.92, udbetalt for Havarier (Kr. 42,541.57, Forskud paa Havarier og Forlis Kr. 84,219.91, Indskudsudbytte af solgte og forliste Skibe Kr. 10,045.12, købt Fonds Kr. 3,000, indsat i Svendborg Bank paa Bog Kr. 104,800, indsat i Svendborg Bank paa Folio Kr. 22,417.70, resterende Indskudspræmie Kr. 27,839.99, resterende Fartpræmie Kr. 437.56, almindelige og tilfældige Udgifter Kr. 6,806.98, Kassebeholdning den 31. Decbr. 1903 Kr. 923.59, ialt Kr. 355,021.34.

Foreningen ejede 31. December 1903: 3½ % Kgl. Obligationer Kr. 77,400, 3½ og 4 % Landmandsbank Obligationer Kr. 82,000, 5 % Gøteborg Obligationer Kr. 30,000, Dansk Søfartstidende-Aktier Kr. 3000, indestaar i Svendborg Bank paa Bog Kr. 176,526.98, indestaar i Svendborg Bank paa Folio Kr. 619.88, Tilgodehavende Inskuds- og Fartpræmie Kr. 23,277.55, Kassebeholdning den 31. Decbr. 1903 Kr. 923.59, ialt 398,748. Foreningens Risiko inkl. henstaaende Aktierettighed er Kr. 3,382,500.

I 1903 har Svendborg Sæassurace 1. Afdeling haft 2 Forlis, „Eva“ og „Brage“, der androg Kr. 38,300, 27 Havarier til en Sum af Kr. 56,694, hvorefter det samlede Tab bliver Kr. 94,994.

Der blev tegnet 13 ny Skibe og 1 Forhøjelse til en samlet Værdi af Kr. 378,100, medens der ved Salg, Forlis og Nedsættelse er udgaaet Kr. 95,500, saa at Tilgangen har været Kr. 282,600; den samlede Risiko 13. Februar 1904 er Kr. 3,384,200 og dens Reservefond Kr. 344,267.19.

Svendborg Sæassurances 2. Afdeling har af Foreningens 53 Skibe haft 1 Forlis Kr. 9,100 og 4 Havarier Kr. 4,820, ialt Kr. 13,920, der blev indtegnet 12 ny Skibe til en Værdi af Kr. 104,600; dens samlede Risiko 13. Februar 1904 var Kr. 455,300 og dens Reservefond Kr. 47,613.66.

Foreningens Love, 1. Afdeling, der i Aarets Løb er reviderede, blev gennemgaaede Punkt for Punkt og enstemmig vedtagne. Skibsfører F. Nielsen af Thurø blev valgt som Rejseagent for Foreningen fra 1. Januar 1905.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning finder Sted Tirsdag d. 8. Marts og følgende 10 Søndage. Der bortspilles 39,000 Gevinster og en Ekstrapræmie, ialt til Værdi 444,127 Kroner. I denne Trækning falder der Præmier foran og bagved alle Hovedgevinster, saaledes fordelte, at der kan vindes saa vel Hovedgevinst som Præmie paa samme Nummer. Det sidst udtrukne Nummer erholdes tillige Ekstrapremien, 1500 Kr. Omtrent hvert tredje Lod erholdes Gevinst. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Januar Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 692 Havarier mod 674 i samme Maaned 1903, deraf 503 Dampere og 189 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 180, Sammenstød 176, Anløbning af Nødhavn 92, Maskinskade 74, Is 16, Ild 16, haardt Vejr 80, forskellige Aarsager 55, kænret 1, sunket 1, forladt 1. Ialt 68 Skibe er anmeldt som totalt forliste — deraf 16 Dampskibe, 52 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 39, Sammenstød 6, Ild 3, forsvundne 4, sunkne 5, forladte 7, Kondemnation 4.

Union, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 26. f. M. strandet sydøst for Hjelmen. Besætningen, 18 Mand, gik i Land i Baadene. Skibet, der var paa Rejsen fra Leith til Aarhus og Odense med Kul og Stykgods, stætar paa Stengrund og er fuld af Vand.

Vega, Dpsk. af Flensborg, kom d. 29. f. M. i Snetykning paa Grund ved Hou Fyr paa Langelands Nordøstkyst. Skibet, der var paa Rejsen fra Methil til Sønderborg med en Ladning Kul, har Assistance af Svitizers.

Johannes, (3m. Skonnert af Rønne?) har paa Rejsen fra Port Talbot til Freyrentos, maattet søge ind til Montevideo for at faa udbedret nogen oven Bords Skade, forarsaget af Storm. Fortsætter Rejsen.

Scotland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Leith strandet ved Sandø paa Færøerne d. 15. Februar og er Vrag. Desværre er 1. Styrmand Kirk druknet. Resten af Besætningen, 19 Mand, samt Passagererne, 23, reddedes i Land.

Oscar II, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 28. Februar paa Rejsen fra New York sat paa Grund i Sandvigen efter ved Indsejlingen til Christianssand at have tøret mod et Skær. Skibet ligger paa blød Bund med Agterdækket 8 Fod over Vandet og Fordækket noget højere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Damperen „Wineland“, tilhørende Dampskibsselskabet „Nordseen“, (Alfred Christensen) og for Tiden liggende i en japansk Havn, er i Følge Hamb. Børsenhalle bleven solgt til den japanske Regering for 150,000 Kr. „Wineland“, der tidligere sejlede under Navnet „California“, er bygget i Aaret 1883 hos W. J. Armstrong, Mitchell & Co. i Low Walker, og maaler 2606 Brutto Reg.-Tons, 1668 Netto Reg.-Tons. (Hamb. Børsenh.)

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er Onsdag d. 24. Febr. et nyt Dampskib (Værftets Bygge Nr. 234) løbet af Stablen.

Skibet, der er bestemt til Post- og Passagerfart mellem Bergen og Christiania, fik efter Tilladelse af Hs. Maj. den svensk-norske Konge Navnet „Kong Oscar II“.

Udstyrelsen bliver særlig elegant og komfortabel. I den til Afløbningen knyttede Festlighed deltog bl. a. den svenske Gesandt, Kammerherre Gude, Generalkonsul, Kammerherre Berencreutz, Fabrikejer Hagemann, Kammerherre Meldahl, Dampskibsselskabets og Værftets Direktion m. m. fl. Afløbningen foregik smukt og uden Uheld.

Fra Skibsbygmester N. P. Petersens Værft paa Thure er et nyt Skib sat i Vandet, det bliver et rigge som tremastet Skonnert og maaler 185 Reg.-Tons Br. Dets Navn er „Maagen“, hjemmehørende paa Thure, og det skal føres af Skibsfører P. Jensen. Mægler R. W. Rasmussen skal være bestyrende Reder.

En ny Skonnert paa 55 Brutto Tons løb forleden af Stablen fra J. Ring Andersens Værft paa Frederikssøen. Det ny Skib, der fik Navnet „Ring Andersen“, ejes af Kaptajn Martin Hansen, St. Jørgens Strandhuse.

Paa den ledige Bedding lægges straks Kølen til en ny Skonnert, som efter Forlydende skal være hjemmehørende i Ærskjøbing.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 1. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Danzig 22. Februar; afg. forv. 1. Marts hertil. — Alabama, Gøtsche, pass. Dartmouth 28. Febr. fra New Orleans hertil. — Alexandra, Thomsen, ankom til Boston 20. Februar. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 28. Febr. fra La Rochelle hertil. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 26. Februar. — A. N. Hansen, Paaske, ankom her 26. Februar fra Middlesbro. — Arno, Strubberg, ankom til Marseille 26. Februar. — Axelhuus, Skow, ankom her 28. Februar fra Vestnorge; afg. 1. Marts til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Sunderland 28. Febr. til Bordeaux. — Beira, Lunge, afgik herfra 28. Februar til Newport. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Messina 24. Febr. direkte hertil. — Christian IX, Kolster, afg. fra London 29. Febr. hertil. — Constantin, Harder, pass. Holtenau 29. Febr. fra Libau til London. — Dagmar, Larsen, afg. forv. 1. Marts fra Ghent til Swansea. — Dourlo, Mortensen, ankom til Livorno 26. Febr. — Florida, Ørum, afg. fra Newcastle 16. Februar til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afgik herfra 27. Febr. til Hull. — Georgios I, Schibbye, ankom her 21. Febr. fra Antwerpen. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 19. Februar til New York. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Christianssand 26. Febr. til New York. — Island, Holm, afgik fra New York 27. Febr. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Neapel 29. Febr. til Messina. — Jolantha, Christiansen, afgik fra Antwerpen 28. Februar hertil. — Kasan, Hansen, ankom til Havre 29. Februar. — Kentucky, Lassen, ankom her 20. Februar fra New York. — Kursk, Søeberg, ankom til Libau 28. Februar. — Louise, Kruse, her 1. Marts fra Methil. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Christianssand 29. Februar. — Morsø, Nielsen, ankom her 26. Febr. fra Danzig. — Moskov, Sørensen, afg. fra Windau 29. Februar hertil. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 23. Februar til Boston. — Nis hrij Novgorod, Harder, afg. fra Reval 27. Febr. til Rotterdam. — Nordjylland, Kragh, afg. fra Antwerpen 29. Febr. til Reval. — Norge, Gundel, afg. forv. 2. Marts herfra til New York. — O. B. Suhr, Jønsen, afg. forv. 29. Febr. fra Newcastle hertil. — Olga, Kofoed, afg. herfra 29. Febr. til Hull. — Omsk, Müller, ank. til Malmø 28. Febr. — Perm, Christensen, ank. til Libau 29. Februar. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 26. Februar. — Rita, Meldahl, ankom her 29. Februar fra Hamburg. — Riberhuus, Rørbye, ank. her 27. Febr. fra Newcastle. — Skalholt, Ørsted, ankom til Leith 28. Februar. — Texas, Hansen, afg. fra New Orleans 12. Februar hertil. — Thyra, Fischer, ank. her 28. Febr. fra Königsberg. — Tiber, Bech, ankom her 20. Febr. fra Messina. — United States, Wulff, afgik fra New York 2. Marts hertil. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Hull 28. Februar til Windau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 28. Februar. — Fix afgik fra

Swansea 1. Marts hertil. — Marie afgik fra Stettin 25. Febr. til Manchester.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Wrisberg, afg. fra Kjøbenhavn 2. Marts. — Frode, Tofte, ankom til Windau 26. Februar. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Swinemünde 29. Februar. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Gullport 10. Februar. — Erik II, Schmidt, afgik fra Mobile 4. Febr. — Knud II, Hansen, ank. til Gullport 10. Febr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Dunkerque 1. Marts. — Ragnar, Holst, ankom til Sunderland 1. Febr. — Magnus, Mahncke, ligger her. — Olaf, Petersen, afg. fra Pensacola 1. Februar. — Svend II, Risø, afgik fra Sabine 14. Febr. — Harald, Meyer, afg. fra Mobile 31. Januar.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Windau 29. Februar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Novorossisk 28. Februar. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Catania 28. Febr., best. til Sfax. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Antwerpen 23. Febr. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Newcastle 20. Februar, bestemt til Genua. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Garston 25. Februar. — Russ, Rasmussen, afg. fra Sunderland 16. Febr., best. til Pensacola. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Parana 25. Februar.

Heimdal. Kamma, Løffler, ankom til Boness 28. Februar. — Helga, Lagesen, afgik fra Sevilla 25. Februar. — Martha, Jørgensen, afgik fra Malaga 25. Febr. — Elna, Møller, afgik fra Orar 29. Februar. — Therese, Pedersen, ank. til Granton 26. Febr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Svane, afgik fra Wismar 28. Februar til Reval. — Ophelia, Lambertsen, afg. fra Tyne 1. Marts, best. til Pola.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Boness 23. Febr., ank. til Domesnæs 1. Marts. — Niobe, Mathiesen, afg. fra Reval 27. Febr., pass. Helsingør 1. Marts, best. til Dundee. — Nancy, Nielsen, ank. til Bremen 24. Februar. — Nautik, Nielsen, afgik fra Bremerhafen 23. Febr., ankom til Reval 28. Februar. — Nordsøen, Gram, afg. fra Reval 25. Februar, best. til Southampton. — Nexos, Basse, afgik fra Bristol 26. Febr., bestemt til Bremerhafen. — Nora, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 29. Februar, best. til Bremerhafen. — Napoli, Christensen, ankom til Masnedsund 26. Februar. — Neptun, Knudsen, afgik fra Frederikshavn 29. Febr., best. til Methil. — Nerma, Nielsen, afgik fra Bremerhafen 29. Februar, best. til Reval. — Alfa, Hansen, afg. fra Rochester 26. Februar, ankom til Leith 28. Febr.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Marseille 24. Febr. best. til Svendborg. — Mary, Fischer, afgik fra Bandholm til Lossiemouth 27. Februar.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom 25. Febr. til Cardiff. — Ester, Sørensen, ank. 27. Februar til Barletta (Italien.)

Nordøen. Nordland, Petersen, ankom til Kbhvn. 29. Febr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Blyth 29. Febr. — England, Andresen, ank. til Aarhus 27. Febr. — Holland, Lund, ank. til Grangemouth 29. Febr. — Russland, Møller, afgik fra Warkworth 29. Febr.

Urania. Polarstjernen, Branth, pass. St. Catharine Point 28. Februar, bestemt til Bremen. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Rotterdam 26. Febr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Aarhus 24. Febr., ank. til Libau 27. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Kbhvn. 26. Februar, ank. til Windau 28. Februar.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Grangemouth 27. Februar, best. til Kbhvn.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Grangemouth 28. Febr., best. til Hamburg. — Carbonia, Jespersen, afgik fra London 29. Februar, best. til Dunston.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Windau 29. Februar, best. til West Hartlepool. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra New Orleans 5. Februar, best. til Aarhus. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Windau 1. Marts, best. til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra West Hartlepool 1. Marts, best. til Kbhvn. — Frederiksberg, Jørgensen, ank. til Buenos Ayres 18. Januar. — Jomsborg, Kühl, pass. Las Palmas 23. Febr. til Dublin. — Kronborg, Hveissel, ankom til Buenos Ayres 27. Febr. — Rosenborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 28. Februar. — Skanderborg, Jensen, ank. til Glasgow 22. Februar. — Søborg, Nielsen, afgik fra San Lucar 29. Februar, best. til Glasgow. — Uranienborg, Schmid, pass. Ouessant 23. Februar, bestemt til Genua. — Stjerneborg, Hansen, ank. til Kbhvn. 29. Febr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Sunderland 1. Marts. — Klampenborg, Matzen, ank. til Dunston 29. Februar. — Marselisborg, Jensen, ankom til Buenos Ayres 29. Februar. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Portman 22. Februar, bestemt til Middlesbro. — Skodsborg, Schultz, ankom Rotterdam 26. Februar. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Methil 29. Febr. — Ulfborg, Eriksen,

ankom til Kbhvn. 29. Februar. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 1. Marts.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Rotterdam 28. Febr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Genua 25. Febr., bestemt til Sevilla.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til London 27. Febr. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Windau 28. Febr., bestemt til London. — Agnete, Jensen, afg. fra Libau 26. Februar, bestemt til London. — Hermia, Sørensen, ank. til Kiel 28. Febr. — Alice, Hansen, ank. til Methil 29. Februar. — Ajax, Brorsen, afgik fra Helsingør 2. Marts, best. til Methil. — Bornholm, Petersen, ank. til Kbhvn. 28. Febr. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 28. Febr.

Danmark. Hamlet, Schjødt, ank. til Reval 25. Febr. — Helge, Olsen, ank. til Wearmouth 25. Februar.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Pondicherry 14. Februar. — Prins Valdemar, Kock, ank. til Singapore 18. Februar. — Siam, Jensen, afgik fra Durban 26. Februar. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Delagoa Bay 1. Marts.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Vera Cruz 29. Februar, best. til Tampico. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Antwerpen 27. Februar, best. til St. Thomas.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. til Burntisland 23. Febr. — Erindring, Hansen, ank. til Methil 24. Februar. — Enigheden, Svane, ank. til Horsens 27. Febr.

Svensden & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Marseille 28. Febr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Gambia 18. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Methil 1. Marts. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Vejle 29. Febr. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Hamburg 27. Februar. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Oran 22. Februar. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Windau 27. Febr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Bastia 28. Febr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, er ankommet til Cardiff. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Gambia 26. Febr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Marseille 29. Februar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Barcelona 29. Febr. — London, Bom, ank. til Kbhvn. 27. Februar. — Paris, Krogh, ank. til Burntisland 28. Februar.

Mercur. Berlin, Thun, afgik fra Almeria 29. Februar, bestemt til Grangemouth. — Wien, Brink, ank. til Rotterdam 25. Februar.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Libau 29. Febr., best. til Southampton. — Clara, Jensen, ank. til Reval 29. Febr. — Kai, Hintze, ank. til Burntisland 1. Marts.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ank. til Libau 26. Febr., — Erik, Steen, afgik fra Methil 28. Februar, best. til Neufahrwasser.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Kbhvn. 1. Marts best. til Blyth. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afg. fra Messina 13. Februar, best. til Baltischport.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afg. fra Nakskov 2. Marts, bestemt til Kbhvn.

Sjelskibe.

Fans. Nordby. Kronprinsesse Louise, Pedersen, ank. til Manzanilla 23. Febr. fra Barbados. — Wilhelmine, Warrer, ank. til Melbourne 27. Februar fra Houtman's Abrolhos. — Laura, Callesen, afgik fra Pernambuco 28. Februar til Montevideo. — Hans, Jensen, afgik fra Montevideo 14. Februar til Kanalen f. O. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra London 28. Februar til Trinidad.

Svendborg. Mercur, Lund, ank. til Søvesborg 22. Februar. — Ragnhild, Andersen, ank. til Plymouth 21. Februar. — Capella, Hansen, ank. til Kirkaldy 24. Febr. — Confidence, Mouritsen, ank. til Lossiemouth 23. Febr. — Marie, Olsen, ank. til London 24. Februar. — Delos, Andersen, ank. til South Alloa 25. Februar. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Morlaix 24. Februar. — Haabet, Andreasen, ank. til Kragerø 24. Februar. — Ariel, Nielsen, ank. til Hull 25. Februar. — Urda, Mikkelsen, ank. til Drøbak 24. Februar. — Yrsa, Hansen, ank. til Drøbak 25. Februar. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Exeter 25. Februar. — Valkyrien, Hansen, ank. til Blyth 26. Febr. — Rossing, Larsen, ank. til Drøbak 27. Februar. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Blyth 29. Februar. — Sophie, Mikkelsen, ank. til St. Yves 27. Februar. — Emanuel, Bentzen, ank. til St. Nazaire 27. Februar. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Newcastle 29. Febr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til South Alloa 29. Februar.

Ærø. Zephyr, Hansen, er ankommen til Guadeloupe (Vestindien). — Ingolf, Jørgensen, ank. 22. Februar til Para (Brasilien). — Hildur, Andersen, ank. 23. Februar

til Sunderland. — Skandia, Hay, ank. 24. Februar til Ouessant Creach. — Niels, Jensen, ank. 24. Februar til Bilbao. — Amor, Rasmussen, ank. 25. Februar til South Alloa. — Gerda, Wilhelmsen, ank. 24. Febr. til Plymouth. — Lauritz, Folmer, ank. 24. Februar til Langesund. — Erik Kirstine, Albertsen, ank. 24. Februar til København. — Hans, Boye, ank. 25. Februar til Langesund. — Dorteia, Christensen, ank. 26. Februar til Rio Grande. — Alf, Rasmussen, ank. 27. Februar til Gøteborg. — Valkyrien, Friis, ank. 26. Febr. til Cardiff. — Atlantic, Rasmussen, sejlferdig 20. Februar i Barbados bestemt til Fernandina (Florida). — Fri, Rasmussen, ank. 27. Febr. til Weymouth. — Rise, Petersen, ank. 27. Februar til Newport Mon. — Elna, Carlsen, var 27. Febr. ved Gibraltar. — Ane Maries Minde, Hansen, ank. 26. Februar til Nykjøbing. — Caroline, Eschen, ank. 29. Februar til Nykjøbing F.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Læsø V.-Kyst. Vesterø eller Lundbæk Havn. En Sten, der laa paa Ø-Siden af Løbet til Vesterø Havn, er borttagen, og Halmprikken, som afmærkede den, inddragen.

Store-Bælt. Sprogø-NØ.-Pulle. Om kort Tid udlægges i c. 5 Fv. Vand en rød Vager med 3 opadvendte Koste tæt NØ. for Sprogø-NØ.-Pulle, som ligger 2 $\frac{1}{2}$ Kml NØ. t. N. fra Sprogø Fyrtaarn.

Korsør. Om kort Tid inddrages den hvide Vager 500 Alen VSV. for Korsør Dampfærgehavn N.-lige Stendæmning.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Malmö. Omtrent den 1ste Juli 1904 males Fyr- og Lodsskibet paa Malmö Red rødt, mærket „Lots“ med hvidt paa begge Sider.

Gotland. Fårösund og Slite. Ifølge Bekendtgørelse fra „Landekansliet“ i Visby af 24de Februar 1904 vil der om kort Tid blive udlagt Søminer i det S.-lige Indløb til Fårösund og senere ligeledes i Indløbet til Slite.

Stockholm Skærgaard. Grönskär. Den 1ste Maj 1904 forandres Grönskär Fyr saaledes, at det fra S. 6° Ø. til c. S. 23° V., hvor det nu viser hvidt Hurtigblink, skal vise hvidt Fire-Blink hver 10 S., Blinkene tilsammen 5 $\frac{1}{2}$ S., Mørke 4 $\frac{1}{2}$ S.

Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Raumo. Ved Indløbet til Raumo er følgende Fyr tændt:

Alisaari røde og hvide vekslende Ledefyr.

Bagfyret staar paa Holmens SV.-Side. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Hvidt, 14 Fod højt Fyrhus paa en Baake. Fyret lyser fra N. 35° V. gennem V. til S. 56° V. 61° 9' 20" N. Br. 21° 25' 12" Ø. Lgd.

Forfyret staar paa Holmens V.-Side. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser fra N. 35° V. gennem V. til S. 56° V. 61° 9' 29" N. Br. 21° 24' 8" Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 75° Ø. og N. 75° V. leder Eyrene fra eller til Søen fri af Alariksgrund.

Pieni Ruohokari Fyr, paa Holmens Ø.-Side, viser rødt Hurtigblink fra N. 40° Ø. gennem N. til N. 10° V., rødt og hvidt vekslende Fyr fra N. 10° V. til N. 15° V., og grønt Hurtigblink fra N. 15° V. til N. 21° V. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 4 $\frac{1}{2}$ Kml. Hvidt Fyrhus. 61° 8' 52" N. Br. 21° 22' 37" Ø. Lgd.

Åbo Skærgaard. Enskär. Uden for Enskär er følgende Grunde afmærket saaledes:

Sandbecks Södra Grund, hvorpaa en Klippe er 2 Fod over Vandet ved Middelvandstand, 7 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 80 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Enskär Fyr, paa S.-Siden med en rød Stage med Kost, i 39 Fod Vand. 60° 44' 7" N. Br. 20° 45' 0" Ø. Lgd.

Merikivi med 24 Fod, 8 Kml. N. 87 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Enskär Fyr, paa V.-Siden med en hvid og rød Stage med Kryds, hvorunder en sort Ballon, i 39 Fod Vand. 60° 43' 17" N. Br. 20° 44' 35" Ø. Lgd.

Sandbecks Norra Grund, med to Spidser i Vandskorpen, 8 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 70 $\frac{1}{3}$ ° V. fra Enskär Fyr, paa N.-Siden med en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost, hvorunder en sort Ballon, i 39 Fod Vand. 60° 45' 0" N. Br. 20° 44' 45" Ø. Lgd.

Nikolais Grund, med 25 Fod, 6 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 72 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Enskär Fyr, paa N.-Siden med en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost i 35 Fod Vand. 60° 44' 57" N. Br. 20° 49' 20" Ø. Lgd.

Sjömans Grund, med 12 Fod, 5 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 76 $\frac{3}{4}$ ° V. fra Enskär Fyr, paa SØ.-Siden med en hvid og rød Stage med

en opadvendt over en nedadvendt Kost, i 38 Fod Vand. 60° 44' 7" N. Br. 20° 50' 13" Ø. Lgd.

Melanders Grund med 20 Fod, 4₇₅ Kml. N. 81 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Enskär Fyr, paa S.-Siden med en rød Stage med opadvendt Kost, i 37 Fod Vand. 60° 43' 32" N. Br. 20° 51' 23" Ø. Lgd. N. for Grunden er i 35 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 43' 53" N. Br. 20° 51' 25" Ø. Lgd.

Vageren Ø. for Sandbecks Inre Grund er inddragen. 60° 44' 12" N. Br. 20° 49' 30" Ø. Lgd.

Alands Øer. Sottunga Bukskär. Sottunga Bukskär Fyr er forandret til et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 85° V. gennem V. til N. 80° V., rødt Lys fra N. 80° V. til N., grønt Lys fra N. til N. 70° Ø., hvidt Lys fra N. 70° Ø. gennem Ø. til S. 85° Ø., og rødt Lys fra S. 85° Ø. til S. 70° Ø. 60° 5' 40" N. Br. 20° 43' 0" Ø. Lgd.

Bergö—Jernskär. Et 17 $\frac{1}{2}$ Fods Farvand er undersøgt og afmærket fra og N. om Bergö i Nærheden af Dalsbruk til Jernskär ved Skato Udden i Bromarf Bergö. 60° 0' N. Br. 22° 32' N. Br. 22° 32' Ø. Lgd. til Ekholm. 59° 59' N. Br. 22° 45' Ø. Lgd.

Tyskland. Travemünde. Travemünde nye, elektriske Fyr viser hvidt, fast Fyr fra N. 34° Ø. til N. 58° Ø., hvidt To-Blink hver 6 S., Blink 1 S., Mørke 1 S., Blink 1 S., Mørke 3 S., fra N. 58° Ø. til N. 88° Ø., og hvidt Et-Blink hver 2 S., Blink 1 S., Mørke 1 S., fra N. 4° Ø. til N. 34° Ø. Fyret gaar i Skjul af Mecklenburgs Kyst i N. 64° Ø. og af Kysten ved Brodden i c. N. 10° Ø. Synsvidden: 16 Kml. 53° 57' 44" N. Br. 10° 52' 59" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Karmsundet. Kobbervig. Paa 19 Fods Boen N. for Kaalefluen er fundet en mindste Dybde af 14 $\frac{1}{2}$ Fod, og den ligger i N. 10° Ø. 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Jernstangen paa Kaalefluen.

Tyskland. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Eider-Galliot“ atter udlagt paa Station den 26de Februar 1904.

Jade. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne Nr. 4 og 5 i Jade atter udlagt.

Wilhelmshaven. Det røde Fyr paa S.-Molen ved det andet Indløb til Wilhelmshaven Havn er ombyttet med et fast Fyr, der viser rødt Lys undtagen fra N. 89° Ø. gennem Ø. til S. 78° Ø., over Lededæmnings Hoved, hvor Lyset er hvidt.

Fra 1ste April til 1ste Oktober 1904 afholdes Seminevælsel i Værelser-Tief. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i V. fra Tønde Nr. 23, mod Ø. af 19 Fods Kurven, mod S. af en Linie i Ø. fra Tønde Varel B og i V. af en Linie i N. fra samme Tønde. Ved hvert Hjørne ligger en Tønde med rødt Flag. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger et Dampfartøj med rødt Flag eller en rød Lanterne over en hvid Lanterne. Anvisninger skal ubetinget følges.

Ems. Visschersbalg. Ransel. Ransel N.-lige Fyr er nu forandret, ikke til et grønt og hvidt Fyr med Formærkelser, men til et grønt og hvidt Blinkfyrt, der hver 13₅ S. viser To-Blink, Blink 2₆ S., Mørke 2₆ S., Blink 2₅ S., Mørke 6 S. Lysvinklerne er uforandret. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 9 Kml. for det hvide, 6 Kml. for det grønne Lys. 53° 32' N. Br. 6° 43' Ø. Lgd.

I Begyndelsen af Marts 1904 udlægges uden for Visschersbalg en Lystønde, der viser rødt Fyr med Formærkelser.

Holland. Zuiderzee. Vrouwezand. Et Fartøj er sunket paa 52° 49' 40" N. Br. 5° 26' 58" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en Vragtønde og belyst paa sædvanlig Maade.

England. Harwich. Landguard NV. Northwest Landguard Baake er flyttet 20 Alen N. 1° Ø. hen og staar nu 350 Alen N. 57° V. fra Southeast Baaken. Baaken er 27 Fod høj over Vandet. Det røde, faste Fyr, der vises fra den, har en Flamme-højde af 24 Fod og lyser fra N. 34° V. gennem V. til S. 73° V.

Baakerne overet i N. 57° V. leder mellem Gristle Shoal og Guard Shoal, men meget tæt til 14 $\frac{1}{2}$ Fods Pladen ved Gristle Shoal NV.-Ende, der dog siges at være borttagen. 51° 56' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Arbejderne ved Bortrydning af N.-Molen ved Havre Havn er begyndt V. for Stenmolen, som adskiller Molens to Bølgebrydere. Under Arbejdet maa man ikke komme inden for 16 Alen fra Linien mellem Arbejdsstedets Yderender. Disse er afmærket hver med et rødt Flag eller en rød Lanterne.

Rochebonne og La Balue. I 1904 forstærkes Rochebonne røde, faste Fyr, saa at Lysevnen bliver 15 Kml. Det skal lyse kraftigt over en Vinkel af 7° paa hver Side af S. 89° V., hvilken Linie gaar over Grand Jardin Fyr.

I 1904 forstærkes La Balue grønne, faste Fyr, saa at Lysevnen bliver 12 Kml. Det skal lyse kraftigt over en

Vinkel af 7° paa hver Side af N. 51° V., hvilken Linie gaar over Bas Sablons Fyr.

Uden for de angivne Lysvinkler aftager Lysevnen hurtigt.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile d'Yeu. Port Breton. Da NV.-Molen ved Port Breton er delvis ødelagt af Søen, kan man ikke ubetinget stole paa Fyret paa Molens Yderende.

Bermuda Islands. St. David's Head. Et 20 Fod bredt, rødt Bælte er malet paa Mount Hill, St. David's Head, hvide Fyrtaarn. 32° 22' N. Br. 64° 38' Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Yucatan Ø.-Kyst. Esperitu Santo Bay. Herrero Pynt. Paa Herrero Pynt er tændt et Fyr, der viser Fire-Blink. Flammens Højde: 72 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Hvidt, rundt 70 Fod højt Fyrtaarn. 19° 17' N. Br. 87° 27' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Fransk Guyana. Cayenne. Paa Barren i Floden Cayenne er der ved Springtids Lavvande kun 2 Fod Vand. Bunden er blødt Mudder.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Port de Bouc. I 1904 forandres det hvide og røde, faste Fyr paa Fortet ved Port de Bouc til et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 40° V. gennem V. til S. 87 $\frac{1}{2}$ ° V., rødt Lys fra S. 87 $\frac{1}{2}$ ° V. til S. 40° V. hvidt Lys fra S. 40° V. gennem S. til S. 18° Ø. og grønt Lys fra S. 18° Ø. til S. 40° Ø. Flammens Højde bliver uforandret 92 Fod. Lysevnen: 18 Kml. for hvidt, 15 Kml. for rødt og 13 Kml. for grønt Lys.

Italien. Stretto di Messina. Reggio Calabria. Tønden N. for Indløbet til Reggio Calabria Havn er flyttet og ligger nu 1 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 14° V. for det røde Fyr paa Molehovedet.

Grækenland. Gulf of Patras. Prasa Island N. Følgende Puller er fundet paa Banken N. for Prasa Island: En lille Pulle med 11 Fv. i 15 à 20 Fv., 2₆ Kml. N. 21° V. fra Prasa Island og i N. 66° Ø. fra Atoka Island SØ.-Ende. En 15 Fv. Pulle, c. 1 Kbl. i Udstrækning, i 20 Fv., 1₉ Kml. N. 25° V. fra Prasa Island og i N. 72° Ø. fra Atoka Island SØ.-Ende. En lille 14 Fv. Pulle 2₁ Kml. N. 6° Ø. fra Prasa Island og i N. 72° V. fra Atoko-Island SØ.-Ende. Da der muligvis kan være mindre Vand paa disse Puller, bør Skibe undgaa dem. Prasa Island: 38° 28' N. Br. 20° 58' Ø. Lgd.

Atalanta Stræde. Kap Akritsa. Paa Kap Akritsa er tændt et Lynfyrt, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser et rødt og to hvide Lyn med c. 10 S. Mørke mellem Lynene. Flammens Højde: 49 Fod. 38° 45' N. Br. 23° 3' Ø. Lgd.

Syrien. Alexandrette. De to hvide, faste Fyr, der vistes paa Alexandrette Bay V.-Pynt er flyttet 2 Kbl. S. 57° V. hen og vises nu fra en Pæl paa en hvid Bygning. Flammens Højde: 52 Fod. 36° 35' N. Br. 36° 9' Ø. Lgd.

Algier. Mostaganem. Et grønt og hvidt, fast Fyr er tændt paa SV.-Enden af SV.-Molen ved Mostaganem. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det viser grønt, Lys over Søen og over Havnen, hvidt Lys over Pointe de la Salamandre.

Bougie. I Begyndelsen af Marts 1904 ombyttes det røde, faste Fyr paa Molen Abd-el-Kader ved Bougie med et grønt, fast Fyr.

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

Malacca Strait. One Fathom Bank. One Fathom Bank Blinkfyrt skal forandres til et hvidt Lynfyrt, der hver 15 Sek. viser Fire-Lyn; Lyn $\frac{1}{3}$ S., Mørke 2 S., Lyn $\frac{1}{3}$ S., Mørke 2 S., Lyn $\frac{1}{3}$ S., Mørke 2 S., Lyn $\frac{1}{3}$ S., Mørke 7 $\frac{2}{3}$ S. 2° 53' N. Br. 101° 0' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Hollandsk Ostindien. Det hvide Flag med liggende blaåt Kors, der hidtil har været anvendt i Tidevand-Signalerne fra Lods-Stationsfartøjerne „Soerabaja“, uden for Øst- og Vestgat, „Moeara Bajor“, „Moeara Djawa“, „Balik Papan“, „Aroe-Baai“ og „Palembang“, er ombyttet med et hvidt Flag med staaende sort Kors.

Cochinchine. Poulo Obi. Paa Poulo Obi er Eyret nu tændt, men det ligger ikke paa N.-Enden, men paa den Ø.-ligste af de to S.-lige Høje paa Øen. Det er et hvidt Lynfyrt, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 954 Fod. Det lyser fra S. 41° V. gennem S., Ø., N. og V. til S. 55° V., men kun uden for en Afstand af 8 Kml., hvorfra Lysvinklen aftager ind mod Øen, saa at Fyret tæt ved Øen kun lyser fra S. 12° V. gennem S., Ø., N. og V. til S. 77° V. Fyrtaarnet er et c. 60 Fod højt, lysegraat, firkantet Taarn med rund Lanterne. 8° 25' 43" N. Br. 104° 49' 50" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. Marts 1904. — Ingeniør Vogts Pendulpropeller. — Giftig Luft i Lasten. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26. 10—3. hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,
Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 „ „ 15 „

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 15. Marts Kl. 6 Eftm. i Hotel Phoenix, Bredgade 37.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Kommitterede og Revisorer.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Marts 1904.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	77 ¹ / ₂	77 ¹ / ₄	77 ³ / ₄
Danmark		66 ¹ / ₂	63 ¹ / ₂
Norden	90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
Kjøbenhavn	71 ¹ / ₂	71 ¹ / ₄	71 ¹ / ₂
Carl	76 ¹ / ₄	76	76 ¹ / ₄
Dannebrog	81	81	81 ¹ / ₄
Skjold	50 ¹ / ₄	50	50 ¹ / ₂
Urania		17 ¹ / ₂	18
Union	81 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂	81 ³ / ₄
Dampsk. af 1896		81 ¹ / ₂	82 ³ / ₄
Østasiatisk	94	93 ³ / ₄	94
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. .		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Gorm		—	—
Højndal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ¹ / ₂ % Foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % „ Østasias. Komp.		—	—
3 ¹ / ₂ % Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.		—	—
4 ¹ / ₂ % uopsig Stats	97— ¹ / ₄	97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		83	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditk.		86 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ % — — — 2. Serie .		91 ³ / ₄	92
4 ¹ / ₂ % — — — 1. — .		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditk. 6 Ser. .	83 ¹ / ₂	86 ¹ / ₄	86 ³ / ₄
4 ¹ / ₂ % — — — 7 — .		84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — .		83 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		109	140
Privatbank		116 ³ / ₄	117
Landmandsbank	122 ³ / ₄	122 ¹ / ₂	123
Ølandsbank		126 ³ / ₄	127
Grundejerbank		112 ¹ / ₄	113
Burm. & Wain	98	98	98 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		91	92 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	131 ¹ / ₄	131	131 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	115 ³ / ₄	115 ³ / ₄	116

Vekselkurser d. 1. Marts 1904.

	AVISTA Sælger.	u. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.22	18.18
Paris	72.50	—
Amsterdam	151.10	—

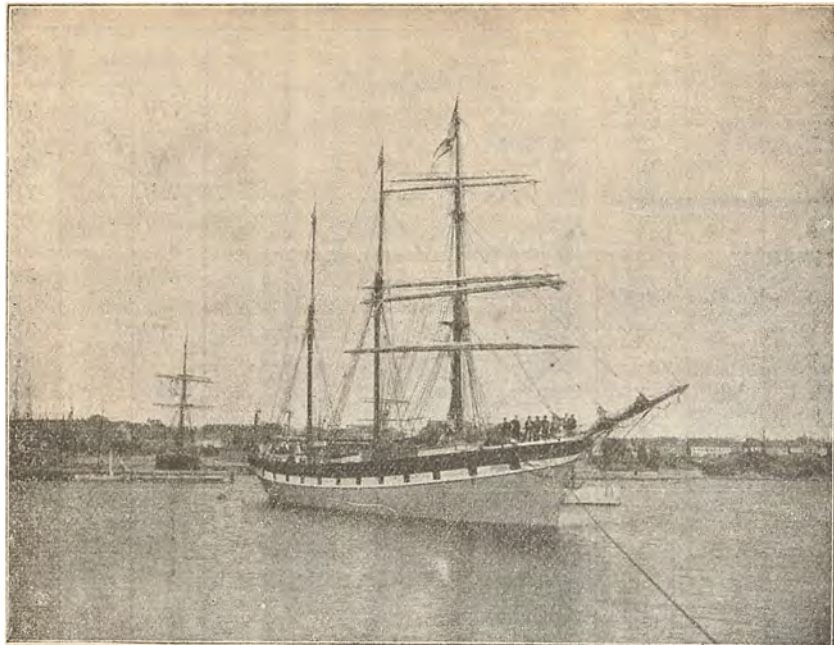
Notering paa Berlins Børs d. 1. Marts 1904.

Russiske Noter	216.50
4 ¹ / ₂ % Russiske Consols	—
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5 ¹ / ₂ % Mexikanske 1899	99.90
5 ¹ / ₂ % Rumænske Stats	97.25
4 ¹ / ₂ % — — 1890	84.60

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

„Foren. Dampskibs.“ 18,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 20,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Norden“ 36,000, „Urania“ 16,000, „Union“ 6,000, „Skjold“ 12,000, „Østasiatisk Comp.“ 50,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



STAAL-SEJLSKIBE

bygges til „Veritas“ højeste Klasse. Størrelse indtil 1,000 Tons d. V., maaler fordelagtigt, sejler hurtigt, solid og tidssvarende Udstyrelse, billigere end af Egetræ.
Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri, Rønne.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Joh. Fønss's
Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vanduygningsvæsenet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

S. Dinesens Dampreieri

Vejle

leverer Skibsblokke af enhver Art, Pokkenholts Jomfruer, Styrerat samt alt under denne Branche til Skibsudrustning behørende.

Forhandlere Rabat.

H. Steensen's



Margarine
er altid den bedste.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

De private Assurandeurer lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

En mindre Galease

Brutto 13,86 Tons — Netto 7,73 Tons, veludhalet, bygget 1896 i Odense, ligger billig til Salg i Odense Havn. Man henvender sig til **N. Madsen**, overfor Toldboden, Odense.

Jagt „Marie“, 20 Tons Netto, ligger i Aarhus, lader 900 Cent. ombygget i Aarhus 1881 — dobbelt Stel Sejl, gode Ankere, og Kæder og iøvrigt godt udhalet og vedligeholdt, er meget billig til Salg, naar Handel kan ske straks.

Carl v. d. Hude.

Skibe til Salg

fra 15 til 200 Reg.-Tons, baade nyere og ældre. Nærmere meddeler

Aage Bruhn

Havnegade 47 A, Kjøbenhavn K.

En Sandbaad, saa god som ny, ikke over 20 Register-Tons forsynet med fornødne Redskaber, ønskes til Købs. Henvendelse med fornødne Oplysninger samt Angivelse af billigste Pris til

Aarhus Kalkværk.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &
47. Telf. 387.

Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss.
Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger,
(Anton Hansen), Havnegade
85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. Nielsen & Søn
Skibsbygger
Frederikshavn.

A. L. NIELSEN
Skibsproviantering
Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Prøv en Gang **ufortoldet**
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac *.
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira,
3 " " " rød Portvin,
anbefales til d'Herr. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN
Vinforretning
St. Annæ Plads 10. Telf. 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtækram- & Farvehandel.
Havnegade 85, Nakskov.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere.
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

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

G. C. De Baerdemaeker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,
Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.
Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.
Agent for Nordisk Skibsrederforening.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

F. C. GAMST & SØN,
64, Vildersgade 64,
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel. Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,
Telf. Blikkenolager. 2876a
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens
Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.
SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.
Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch,
Telefon 3994.
Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8001.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til

Formanden **Julius Gross**,

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. i. Sal. C.

LANDMANDSBANKEN

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Marts 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinset til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forbyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevistig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Gentlemen! Prøv
„The five Sisters”
og De ryger aldrig andre
Cigarer.



Hoved-Oplag: Peter Schmidt.
Peder Skansgade 16, Kbhvn. K. Tlf. 2394.

Faas paa Udførsel i 3 Kvaliteter

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —

tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familieforsikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Sefarende med Hensyn til Rejser.

Tegn Ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles beredvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskaffet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW” CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Skandinavisk
Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaltræs-Papir. Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen ti Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger haves

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal, Opgang gennem Porten. Træffes 12—2. Aften Søndag 2.

Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paa trykt selve Omlægspapiret.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 10. Marts 1904.

I „Tidsskrift for Maskinvæsen“ er fremkommen et Indlæg, der har vakt en Del Opsigt i de Søfartskredse, i hvilke det er blevet bekendt. Det indledes saaledes:

Til

Formanden for Maskinmestrenes Forening!

Da undertegnede i mange Aar paa nært Hold har fulgt den Kamp, som Maskinmestrene i Dampskibene har ført for at hævde deres Avtoritet om Bord overfor Førerne, tillader jeg mig til den ærede Formand at fremkomme med et Forslag, der efter min Formening vil forandre dette Forhold.

Det er min Overbevisning, at kun en gennemgribende Forandring af Søløven kan hjælpe, og jeg foreslaar derfor, at der til Rigsdagen indsendes et Forslag, saalydende:

For at sejle som Skibsfører og Styrmand i danske Dampskibe med Maskiner af over 500 ind. H.K., fordres følgende:

At Vedkommende mindst har arbejdet 3 Aar paa Maskinværksteder ved Forfærdigelsen af Dampmaskiner, at de har taget den almindelige Maskinisteksamen, samt en Prøve i Elektroteknik, har sejlet 24 Maaneder som Dampskibsmatros og taget de almindelige Styrmandseksaminer, samt for at blive Fører mindst sejlet 2 Aar som Under- og 2 Aar som første Styrmand.

Denne Lov skulde træde i Kraft for Førerne i Aaret 1915 og for Styrmandene 1912.

Grunden til dette Forslags Fremkomst er, at vore nuværende Dampskibsførere og Styrmand aldeles ingen Kendskab har til Dampmaskiner, eller til nogen af de mekaniske Indretninger, som for Tiden findes i ethvert moderne Dampskib, for hvilket de skal være Leder og Chef, og saadanne Kundskaber bliver mere og mere uafviseligt nødvendige.

Medens en Maskinist maa staa 5 Aar i Lære og i den Tid frekventere tekniske Skoler, samt tage den almindelige Maskinisteksamen, og nu tillige en Prøve i Elektroteknik, og for de flestes Vedkommende tillige den udvidede Del af Maskinisteksamen, kan en Dreng derimod, der gaar til Søs, ved at sejle 3 Aar som Skibsdreng og Matros tage Styrmandseksamen, og kan da aspirere til at blive Styrmand og Fører. Enhver, der har lidt Kendskab til Forholdene, indrømmer ogsaa, at vore Dampskibsføreres Uddannelse er for ringe, og at der hurtigst muligt bør gives dem en anden og bedre Uddannelse, naar de skal kunne udfylde deres Plads i et moderne Dampskib.

Alle véd, at i de tre første Aar, en Dreng sejler til Søs, lærer han saa godt som intet, ja en gammel dygtig Skibsfører har overfor mig udtalt, at ethvert normalt Menneske paa et halvt Aar kan lære alt, hvad der fordres af en Matros. Det maa derfor være klart, at en Læretid paa et Maskinværksted i en 3 à 4 Aar ikke alene vil være nødvendigt for det unge Menneske, men skaffe os en dannet og kundskabsrig Mand paa en Plads, hvor der virkelig trænges til en saadan.

Herefter følger et Citat af en Artikel i et her- værende Dagblad, der skal støtte den Opfattelse, „at vore nuværende Skibsføreres Uddannelse er mangelfuld“. Ved at undersøge Kilden, har vi imidlertid fundet, at dette Citat er fuldkommen falsk, baade ved at være løsrevet af sin Sammenhæng, ved i sin første Sætning at udelade et væsentligt Ord, og ved at tilføje en Sætning, der slet ikke findes i den originale Artikel. — Artiklen slutter derefter saaledes:

I det hele taget er det min Mening, at almindelige Søfolk ikke kan udfylde deres Plads paa saadan en mekanisk Indretning, som et moderne Dampskib er, hvor kun mekanisk uddannede Mennesker er i Stand til at være Styrmand og Fører. Det er jo ogsaa de aller tarveligste Dreng, man nu lader blive almindelige Søfolk, medens de bedste og dygtigste, ja de fleste, som nu fra Skolerne udgaar med Præliminæreksamen, bliver Maskinister, og som efter en streng Læretid paa 5 Aar, og efter at de har taget begge Maskinisteksaminer, og Eksamen i Elektroteknik, kun opnaar at være underordnet saa tarvelige Folk som dem, der nu i Almindelighed bliver Sømænd.

Lad os derfor arbejde for at faa Søløven forandret i angivne Retning.

Deres gamle Iagttager.

I det følgende Nummer af „Tidsskrift for Maskinvæsen“ finder Redaktionen Anledning til at tage Afstand fra Indholdet af denne Artikel, som den „aldrig har taget alvorligt“. Det er der nu heller ikke Anledning til, thi det af den „gamle Iagttager“ fremsatte Forslag er baade i sig selv og i sin Motivering saa forvirret, at det ikke synes os at have Krav paa nogen som helst alvorlig Drøftelse. Hvad der derimod nok er Opmærksomhed værd, er Tendensen i denne Artikel og den Omstændighed, at Maskinmesterforeningens Formand, til hvem den er stilet, uden Kommentar indrykker den i Foreningens Blad. Thi dette er et nyt Vidnesbyrd om, at Foreningens Maal stadig er, hvad en anden Indsender i Bladet aabent erkender: „at ligestille Mesteren med Føreren“, at fastslaa, at „Maskinvæsenet er for Maskinmesteren, og Dækket for Føreren“; og der er Ting, der tyder paa, at naar dette Maal er naaet, vil det ny, der er at give Maskinmesteren den faktisk ledende Stilling om Bord, vise sig i Horisonten. Overfor Bestræbelser af denne Art er det nødvendigt, særligt naturligvis for Navigatorstanden, at være paa sin Post. Den maa her fastholde sit gamle Standpunkt, nemlig at Maskinvæsenet om Bord i et Skib, hvor stor Betydning det end har, dog kun er et af Departementerne om Bord, der alle er underlagte Skibets Fører som den eneste og ubetinget Højstkommanderende. Det synes, at man nu vil benytte den Omstændighed, at det fra Navigatorernes Side er blevet fremhævet, at den Uddannelse, de faar, i visse Henseender er meget mangelfuld og trænger til at reformeres, til at hævde deres Underlegenhed overfor Maskinmesteren i al Almindelighed, og til at hæve dennes Stilling om Bord paa Bekostning af Skibsførerens. Dette vil dog ikke lykkes. Navigatorerne har gjort opmærksom paa de Mangler, der klæber ved deres Uddannelse, for at faa dem afhjulpne, og derved blive i Stand til stedse bedre at hævde deres Avtoritet i alle Henseender. Og derom kan der sikkert ikke være nogen Tvivl, at den Lovgivning om Navigator- og Maskinistuddannelsen, der nu forberedes, vil fastholde Skibsførerens ubetingede Avtoritet om Bord som et ufravigeligt Princip.

Maskinmesterstandens ihærdige Bestræbelser for at holde sig paa Højde med de Krav, Tiden stiller til den, kan man kun have Sympati for. Men den vilde selv vinde ved at forstaa disse Bestræbelsers naturlige Begrænsning, i Stedet for at sigte mod et Maal, den dog ikke naar, og dertil benytte Midler som dem, der er benyttede i den i Form og Indhold lige uheldige Artikel, vi her har omtalt:

I Følge Shipp. Gaz. skal „Shipping Trusten“'s Fart paa Skandinavien begynde d. 1. April, og sandsynligvis skal fire Skibe, der nu anvendes i Stillehavsfarten, overføres til den ny Skandia Linje. Denne Linje vil blive ledet af Hamburg—Amerikaselskabet, der har en Overenskomst med „Trusten“ i saa Henseende. Konkurrencen med Cunard Linjen vil blive meget haard, og man venter, at denne Fart, i alt Fald til at begynde med, vil give et betydeligt Tab. Dette Tab skal bæres ligeligt af de fire Linjer, der hører til „Trusten“.

Opbringelse af kullastede Dampere.

Om dette aktuelle Spørgsmaal bringer Shipp. Gaz. følgende orienterende Bemærkninger:

Den Omstændighed, at den russiske Eskadre i det røde Hav har opbragt, en Del kullastede Dampere*), og at Rusland nu har erklæret Kul, bestemt til det fjærne Østen, for at være Krigskontrabande, har ret naturligt skabt en uheldig Situation for Rederne, saa vel for de Skibe, der allerede er opsnappede, som for de, der i Øjeblikket er paa Vejen til det røde Hav. Man frygter — og fuldstændig med Rette — at vi vil komme til at opleve endnu flere af disse Opbringelser.

Som Følge heraf er det Spørgsmaal opstaaet: Hvad har Rederne at gøre? Hvis Skibene bliver opsnappede og tvunget til at udlosse deres Kulladninger i andre Havne end Bestemmelsesstedet, hvorledes er da Redernes Retsstilling med Hensyn til en saadan Befragtning? En Del Redere har imidlertid allerede søgt juridisk Bistand for at faa dette Punkt klaret, og en velkendt Autoritet paa Søfartslovgivningens Omraade har fremsat som sin Mening, at Befragtingen er gjort magtesløs ved „Fyrsteforbud“ (by the restraint of princes).

Russiske Skibe i det røde Hav er at betragte som en effektiv Magt, der truer Skibsfarten, og det er sandsynligt, at den vil beholde Herredømmet i dette Indhav i en længere Periode.

Idet Rusland endvidere har erklæret Kul — bestemt til Japan — for at være Krigskontrabande, mener man, at Befragtingen formelig er annulleret og ophævet ved „Fyrsteforbud“. Under disse Omstændigheder har man raadet Rederne til — i Tilfælde af, at deres Skibe opbringes — at underrette Befragterne og dem, der har undertegnet Konnossementet, om at Ladningen vil blive udlossen i Port Said, hvor den vil blive solgt for Ladningsejernes Regning. Eftersom de fire Femtedele af Fragten er betalt forud, behøver Rederen ikke at lide noget Tab i den Anledning, og hvis hans Skib vilkaarligt opholdes, kan han utvivlsomt gøre Krav gældende mod den russiske Regering, og dette Krav vil blive afgjort ved Prise Domstolene.

Den egentlige Virkning af Ruslands Opræden vil imidlertid blive den, at Dampere, der er bestemt til det fjærne Østen, vil lægge Vejen Syd om Afrika, som allerede nogle Assurandører har tilraadet, da yderligere Afskibning fra England ellers vil være hindret. I dette sidste Tilfælde maa imidlertid baade Kulpriser og Fragtrater falde.

*) Af Forhandlinger, der er ført om denne Sag i det engelske Parlament, fremgaar det imidlertid, dels at den engelske Regering ikke har modtaget nogen Meddelelse om saadanne Opbringelser, og dels at Rusland har kapret kullastede Skibe paa et Tidspunkt, da det ikke selv havde erklæret Kul for at være Krigskontrabande.

Dansk Søfartst. Red.

Beretning om det femte nordiske Søfartsmøde

i Kjøbenhavn den 2.—4. Juli 1903.

Udgivet paa Komiteens Foranstaltning af L. Drechsel, Mødets Sekretær. (I Kommission hos Universitetsboghandler G. E. C. Gad).

Denne Beretning er en god Støtte for Erindringen om interessante Dage og en god Haandbog for den, der vil have Oplysninger om forskellige vigtige Søfartsspørgsmaal. Den indeholder foruden alle de trykte Foredrag tillige det stenografiske Referat af Forhandlingerne ved Søfartsmødet, og med Interesse vil Deltagerne i dette slaa op ved de forskellige Forhandlingsæmner og der finde Ord til andet, hvad der blev sagt paa Mødet; meget, som man har glemt, eller som den Gang undgik Opmærksomheden, vil nu træde klart frem, saa at man faar et endnu tydeligere Billede af de forskellige Opfattelser og Anskuelser end under selve Mødet.

For den, der kommer i Berøring med eller særlig ønsker at beskæftige sig med et af de mange betydningsfulde Spørgsmaal, som var til Forhandling paa Mødet, og som jo lige til den endelige Løsning vil vedblive at have Betydning, vil Beretningen være en god Hjælp til Bedømmelse af vedkommende Spørgsmaals nuværende Stilling og de forskellige interesserede Parterers Stilling dertil. I denne Henseende vil det ogsaa have sin Interesse, at man her i denne Beretning har alle de trykte Foredrag, der i sin Tid tilstillede Mødets Deltagere, samlet under et.

Hvad enten man nu vil benytte Bogen i den ene eller den anden Hensigt, har Udgiveren i al Fald lettet Benyttelsen af Bogen i høj Grad ved en meget vel ordnet Indholdsfortegnelse, der ikke blot angiver de enkelte Foredrags Plads, men ogsaa angiver de Sider, hvor man kan finde de enkelte Taleres Bidrag til Forhandlingerne.

Selve Forhandlingerne og Resolutionerne er der ikke nu nogen Grund til at komme nærmere ind paa; kun skal Opmærksomheden henledes paa nogle af de Resolutioner, der formentlig vil have den største Betydning, som forhaabentlig givende Stødet til en Forandring og Forbedring i de paagældende Forhold.

Der kan saaledes nævnes Resolutionen om Konnossementer, der findes S. 127, og i hvilken Søfartsmødet udtalte sig om det uheldige i de nuværende Konnossementsklausuler paa visse Punkter, og udtalte Ønsket om, at Repræsentanter for Handel og Søfart i de nordiske Lande skulde udarbejde Forslag til enslydende Formularer, der dog ikke skulde bringes til Anvendelse, forinden de tiltraadtes af Frankrig og Tyskland.

Denne Resolution tog tilbørligt Hensyn til alle Parter, og den her antydede Vej er sikkert den eneste, man kan og bør gaa for at ordne disse Forhold.

Endvidere bør nævnes den efter Bestyrer Jantzens Foredrag følgende Resolution om, at en Revision af de nordiske Søløve anses for paakrævet, se S. 106, samt den dermed i en vis Forbindelse staaende, af Professor Bentzons Foredrag resulterende, Resolution om Nedsættelse af en nordisk Søløvskomite til Undersøgelse, Behandling og Henvendelse om Ændringer paa Søløvens Omraade, se S. 116.

Disse to Resolutioner vil forhaabentlig snart vise deres Betydning i Praksis og derved blive til betydelig Gavn for nordisk Søfart.

Bogens Indhold deler sig isøvrigt i følgende Hovedafsnit: Forberedelserne til Mødet, Mødets Forhandlinger, Fortegnelse over Deltagerne i Mødet og Foredrag indsendte til Mødets Komite.

Der var ialt 408 Deltagere i Mødet, hvoraf 236 fra Danmark, 90 fra Sverige, 65 fra Norge, 10 fra Finland og 7 fra andre Lande. Foruden at forskellige Institu-

tioner stillede et Garantibeløb af ialt Kr. 7500, indkom der af frivillige Bidrag Kr. 13,896.40, medens der som Afgifter for Deltagelse i Mødet indkom Kr. 1,840.

Det maa have været et ikke ringe Arbejde at samle, ordne og korrigere det store Materiale, der forefandtes, og det maa haabes, at Komiteen og Udgifveren maa faa den Fornøjelse, som deres Arbejde sikkert fortjener, at mange vil læse Beretningen med Interesse, og finde, at det 5te nordiske Søfartsmøde gennem denne Beretning har vundet større Anskuelighed og faaet forøget Interesse for dem.

V. M.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har intet Steds bragt nogen Bedring. Det eneste Marked, som bevarer nogenlunde Fasthed, er det østlige, hvorfra og hvortil Raterne har holdt sig uforandrede, ligesom der ogsaa i den lokale Trade og i Timecharter placeredes flere store Dampere. Fra Wales solgtes store Partier Kul til Hongkong, og ikke saa faa Dampere sluttedes fra Cardiff til denne Plads til indtil 25/. For hjemgaaende er der pr. Juni betalt 26/3 for vaadt Sukker, 27/6 tørt fra Java til U. K., og Risfragterne viser ingen Nedgang. Med Undtagelse af det østlige Marked er ellers alle andre hjemgaaende Markeder svagere, hvilket særligt gælder om La Plata, hvorfra der nu saa godt som slet intet fragtes, begrundet paa Strejken paa Jærnbannerne, som efter de sidst indløbne Meddelelser er ved at antage ret betydelige Dimensioner, saa at Tilførslerne af Korn næsten ganske udebliver. Følgen heraf er, at Fragtraten for prompte Baade er bleven trykket ned til 15/6 à 16/ fra San Lorenzo Grænsen, og adskillige Fragtspekulanter vil herved lide ganske alvorlige Tab. Fra Nordamerika er der fremdeles heller ikke meget at faa, Begæret fra Sortehavet er ogsaa faldet betydeligt af, og alt ialt er det for Tiden overmaade vanskeligt at faa nogen Fortjeneste ud af Sejladsen. Mange havde ventet, at Krigen skulde stimulere Fragterne, men hidtil har den dog ikke influeret paa dem, og hvad Udsigterne til nogen Bedring angaar, da synes disse desværre stadig at være temmelig fjærtliggende. Vel er Kulfragterne i nogle Retninger fastere og lidt højere, men det hjælper i Realiteten intet, da Hjemfragterne er rigeligt saa meget lavere.

Det østlige Marked har egentlig ikke taget mange Baade hjemefter, men Raterne har holdt sig. Bombay har pr. Marts sidst betalt 15/6 til udsøgt Havn, 16/ Hamburg, og Kurrachee 16/6. Fra Rispladserne sluttedes til 23/6 à 23/9 O. C., 25/ for Option af Gøteborg, 15/ Japan, én Havn. Calcutta tager ingen Tonnage til Evropa, men for Kul er placeret en Del Baade paa Basis af 5 1/4 Rupees til Bombay.

Sortehavet etc. er paa Grund af de faldende Kornpriser svagere, og da Tilbudet af Tonnage er stort, vil Raterne uden Tvivl gaa endnu lavere, hvis ikke der indtræder et Omslag paa Kornmarkedet. Fra Odessa eller Nicolaieff betinges ikke over 7/9 til udsøgt Havn, og samme Rate noteres fra Sulina. Fra Novorossisk til Danmark er der sluttet til 11/3 pr. Ton Oljekager én Havn, 11/9 to Havne, prompt. Azoff er temmelig stille, da det kolde Vejr influerer ogsaa paa Befragtningsforretninger; sidst betalte Rate er 10/6 „any“, 11/ Hamburg pr. Marts/April. Donauen har intet at byde paa. For Erts fra Poti er betalt 11/ til Rotterdam eller Antwerpen, og for Salt fra Eupatoria til Reval 13/ pr. Ton, alt pr. Marts.

Middelhavet viser ingen nævneværdig Forandring. For Fosfat noteres 8/6 Bona/Stettin, og for Esparto 11/6 Bona/Leith, 11/ Oran/Firth of Forth. Ertsraterne er som følger: 5/6 Carthagera/Rotterdam eller Middlesbro, 5/3 Garrucha/Newport River, 6/1 1/2 Aguilas/Antwerpen, 7/6 Huelva/Rotterdam, Antwerpen eller Dunkerque, 9/ Baltimore eller Filadelfa, alt med „free despatch“, hvortil

der sidst er sluttet. Aleksandria har taget enkelte Baade til uforandrede Rater, og fra Smyrna er betalt 9/ London, Hull eller Leith, 10/ to Lossehavne. For Erts fra Bilbao betales 4/ Newport, 4/6 Middlesbro, 4/7 1/2 Stockton, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika har ikke meget at byde paa. En enkelt Dampere (25,000 Qrs.) sluttedes fra Baltimore, Marts Afskibning, til 2/1 1/2 Danmark én Havn, 2/3 to Lossehavne, men ellers fragtes intet for Korn. Ogsaa Bomulds-, Fosfat- og andre Befragtninger ligger ganske stille. Fra Virginia til Singapore er betalt 6 Dollars pr. Ton Kul. For Træ fra Golfen gøres der ogsaa meget lidt. Raterne er nominelt uforandrede fra forrige Uge. Fra West Bay er betalt 33/9 til Englands Vestkyst (udsøgt Havn) pr. Maj, medens 35/ noteres fra St. John eller Halifax for 3/4 konsekutive Rejser.

River Plate Markedet er ganske forretningsløst for Øjeblikket, og førend Jærnbane strejken er endt, bliver der næppe noget at gøre igen. Nominelt noteres c. 16/ à 17/ pr. Marts/April fra San Lorenzo Grænsen, og for Quebracho Træ fra Colastina noteres 21/ à 22/ O. C., hvortil der er sluttet pr. Maj og August.

Østersøen er meget mat, og prompte Ladninger næsten ikke til at opdrive. Riga er fuldstændig lukket af Is, Windau og Libau har yderst lidt at eksportere, og Raten for Korn fra sidst nævnte Plads er nu nede paa 7 1/2 d. Havrebasis. Af Trælaster findes kun Props til 8/ à 8/6 pr. Load til Østkysten og Pulpwood til Frcs. 22/24 til Ghent, Terneuzen eller Holland. Sleepersfragterne fra Danzig og Memel er uforandret lave, og Lasternes Antal begrænsede. Fra Königsberg noteres 1/1 1/2 Hvedebasis til London, 1/3 à 1/4 1/2 for Smaadampere til Østkysten. Træfragterne fra Botten pr. f. o. w. er stadig smaa, og der effektueredes ikke mange Befragtninger. Der er betalt 22/ à 22/6 D/B. 1/4 Boards Kotka/Hull, Frcs. 31 D/B. B. Kronstadt og Wiborg til Antwerpen, og der noteres 20/ D/B. 1/3 Boards Sundsvall/Hull, 23/ Nederkalix/Tyne Dock, 27/6 Torneå/Plymouth, 20 D/B Kronstadt/Grangemouth, Frcs. 31/32 D/B. B. Sydfinland/Antwerpen eller Ghent, Frcs. 33/35 Sverrig/Rouen.

Kulfragterne er bedre til Østen og River Plate, men i alle andre Retninger er de paa det nærmeste uforandrede. Fra Firth of Forth er der sluttet til 4/9 Randers (600 Tons), 4/6 Wismar, 4/1 1/2 Kronstadt, 6/6 Barcelona, 5/6 Aleksandria. Tynen betalte 3/9 Kjøbenhavn, 4/ Neufahrwasser, 6/6 Barcelona, 5/9 Marseille, 5/6 Genua, 6/9 Venedig, 5/10 1/2 à 6/ Piræus, 16/ Kapstaden, og fra Blyth 3/10 1/2 Aalborg, 4/1 1/2 Libau, 5/9 Konstantinopel. Cardiff sluttede som følger: 6/9 Barcelona, 6 3/4 Frcs. Marseille, 6/1 1/2 à 6/3 Genua, 6/3 Spezzia, 5/10 1/2 Neapel, 5/9 Aleksandria eller Port Said, 9/3 Aden, 25/ Hongkong, 8/3 à 8/6 La Plata, 6/ Las Palmas (1850 Tons).

D'Hr. Hånschell & Co., Barbados, skriver under 13. Februar 1904 som følger:

Siden vor sidste Beretning, dateret 31. December 1903, har der været mange fragtsøgende Skibe, og da der ikke er noget Begær efter Tonnage saa tidligt paa Sæsonen, var det vanskeligt at faa Fragt, og Raterne er hidtil uden Bedring. Antallet af de før Ankomsten for hjemgaaende sluttede Skibe fra de franske Øer, Haiti og Cuba synes at have tilfredsstillet Befragternes Begær for Øjeblikket. Vort Marked blev imidlertid alligevel søgt af flere Skibe, som kunde give prompt Lastning, og flere Redere har i enkelte Tilfælde profiteret heraf; men Tonnageudbudet forinden Sæsonens egentlige Begyndelse trykker Markedet i nogen Grad. Denne Tilstand vil sandsynligvis snart forandres, og fra Marts, naar Begæret stiger, vil vort Marked sandsynligvis blive mere tiltrækkende. Vi har Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker fra St. Domingo Havnene til Evropa. Adskillige Skibe, som ankom hertil for Ordre med Sukker fra Java, er alle bleve dirigerede til Evropa.

Høsten er begyndt i det Indre, og baade Sukker og Melasse Afskibninger vil sikkert begynde fra Marts.

Barbados Høsten anslaaes til 60,000 Tons Sukker og 40,000 pun. Melasse.

De første Befragtninger af Skibe for Melasse fra Porto Rico blev gjorte til $2\frac{1}{2}$ Dollars gross guage, og 3 Dollars nett guage kan rimeligvis opnaas fra de britiske Øer pr. 110 Gallons.

Eltersom Sæsonen rykker frem, vil Fragtmarkedets Tendens, som sædvanligt, bedres, og vi anbefaler Redere og Kaptajner at konferere med os angaaende disponible Skibe i Sæsonens Løb.

Vi noterer: Fra Cuba til C. f. o. 27/6 og 32/6 for Cedertræ og Mahogni, alt efter Størrelse og Havne, $8\frac{1}{2}$ Dollars pr. 1000 sup. fod (square logs) til New York; store Skibe er nu beskæftigede i dette Marked. For Sukker fra Cuba c. 12 cents pr. 100 lbs. til New York. Fra Laguna til C. f. o. 29/Logwood, 35/ à 36/ Mahogni. Fra Yucatan til én, to eller tre Lossehavne C. f. o., henholdsvis 26/, 27/ og 28/ Logwood. For Sukker fra Martinique Frcs. 28/30 til direkte fransk Havn. Fra Guadeloupe er intet Begær endnu.

Sundhedstilstanden paa vor Ø er god.

Fragtmarkedet for Smaasejlere er ikke undergaaet særlige Forandringer siden sidste Notering. Der noteres: ab Kønigsberg, Østkyst England 1/6, Kanalen 1/9 pr. 500 lbs. Oljekager, Bristolkanal 2/, Dublin 2/6 à 2/9 Hvedebasis, Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne Mel 16 Mark, Rug 14 Mark pr. 2500 Kilos. ab Danzig, Danmark Mel $5\frac{3}{4}$ à 6 Mark, Rug $5\frac{1}{4}$ à $5\frac{1}{2}$ Mark, Wasa 6 à 7 Mark pr. Ton Sukker, Hamburg, Gefle $4\frac{1}{2}$ à 5 Mark pr. Ton gammelt Jærn, Aberdeen timberends 8/ à 9/ pr. load.

ab Stolpmünde $5\frac{1}{2}$ à $5\frac{3}{4}$ Mark til Danmark, Sundhavn, til Gøteborg 7 Mark pr. Ton Havre.

ab Stettin $4\frac{1}{2}$ à 5 Mark pr. Ton Rug til Danmark eller Sydsverrig, 70 Pf. pr. Ton Cement til Wiborg, $3\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Salt til Gefle, 6 Mark pr. Ton Rug til Oldenburg, 4 Mark pr. Ton Chamot til Libau (at lade i Podejuch).

ab Greifswald $4\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Rug, $5\frac{1}{4}$ à $5\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sydsverrig.

ab Rostock til Danmark, Sydsverrig $3\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Rug, $4\frac{1}{2}$ à 5 Mark pr. Ton Havre.

ab Lybeck, Løgstør 5 à $5\frac{1}{2}$ Mark, Frederikshavn $4\frac{1}{2}$ Mark, Kastrup $3\frac{1}{2}$ à 4 Mark, Gottland $3\frac{1}{2}$ à 4 Mark pr. Ton Salt, til Stege 3 à $3\frac{1}{4}$ Mark pr. Ton Fosfat, til Westervik $3\frac{1}{2}$ à 4 Mark pr. Ton Soda.

ab Neustadt 4 Mark pr. Ton Hvede til Danmark eller Sundhavn.

ab Carlshamn til Stettin $3\frac{1}{4}$ Mark. Lybeck $3\frac{1}{2}$ Mark, Kiel, Rostock 4 Mark. Hamburg 4 à $4\frac{1}{4}$ Mark, Bremen $4\frac{1}{2}$ Mark, alt pr. Ton Gade- eller Kantsten, til Stettin eller Wismar 4 Mark pr. Ton Bloksten

ab Bornholm $3\frac{1}{4}$ Mark til Danzig, $3\frac{1}{2}$ Mark til Flensborg, $3\frac{1}{2}$ Mark til Swinemünde, alt pr. Ton Sten.

ab Kjøbenhavn 17 Øre pr. Ctnr. Bomuldsfrøkager til Svendborg, 25 Øre pr. Ctnr. Byg til Østbornholm.

Ronneby, Østkyst Kulhavn Kortprops 16/ Carlskrona, Tanger (Airika) D. B Boards 65 Frcs. pr. Juli, ab Fowey til Petersborg 7/ à 7/6, Hamburg 5/ à 5/6, Danzig 6/ à 6/6, alt pr. Ton Chinaclay, Setubal/Stettin Salt 10/.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Jeg er Fører af et Sejskib og har Kontrakt med Rederen om to Tredjedele af Bruttofragten mod at jeg afholder Besætningens Hyre, Kost og nogle andre Omkostninger. Paa Rejsen led Skibet Havari, men naede Bestemelsesstedet, hvor Ladningen udleveredes mod Fragt og paaløbne Overliggedagspenge. Efter Ladningens Udlosning beholdtes Besætningen om Bord endnu en kort Tid for Søforklarings Afgivelse.

Har jeg nu Krav paa to Tredjedele af Overliggedags-

pengene, eller skal jeg holde Besætningen alene for min Andel i Bruttofragten.

Sv.: Overliggedagspenge kan ganske vist ikke siges at høre med til eller gaa ind under Bruttofragt; men, naar Kaptajnen imod at faa en Andel af Bruttofragten skal afholde Udgiften ved Besætningens Hyre og Kost, synes det at være det rimeligste, at der ogsaa tilkommer ham Andel af Overliggedagspengene, idet disse jo er en Godtgørelse for Skibets Ophold, og Tabet ved Skibets Ophold netop væsentlig bestaar i foregede Udgifter til Hyre og Kost.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Januar Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Sejskibe: 15 amerikanske, 2 argentinske, 22 britiske, 1 dansk, 6 franske, 1 tysk, 1 græsk, 5 italienske, 9 norske, 2 russiske, 3 svenske, 1 tyrkisk; ialt 68. Dampskibe: 1 amerikansk, 18 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 1 italiensk, 2 norske; ialt 24. Aarsagerne til Forlisene var for Sejskibene: Stranding 31, Kollision 6, 1ld 2, sunkne 2, forladt 7, Kondemnation 19, forsvundet 1; for Dampskibene: Stranding 7, Kollision 3, sunkne 3, Kondemnation 9, forsvundne 2.

Inger, Dpsk. af Aalborg, der har været paa Grund i Kallundborg Fjord, er nu kommet flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Elise Marie, Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra Vejle til Norge med gammelt Jærn, strandet ved Æbele og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er reddet.

Therese, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Oran været paa Grund i Nærheden af Bervick; er ved egen Hjælp kommet flot og antages ubeskadiget.

Knud II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Indsejling til Dokken i Gulport været i Kollision med et udgaaende Dampskib „Oceanic“. Begge Skibe led en Del Skade, som repareres.

G. Koch, Dpsk. af Odense, er, paa Rejsen fra Hamburg til Cardiff, strandet ved Manacle Klipperne ved Cornwall. Maskinrummet er fuldt af Vand; Besætningen er reddet og landsat i Coverack i Nærheden af Lizard.

Ocar II, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, tørnede mod et Skær ved Christianssand, bliver pumpet læns, og tættet af Svitzers. Dampskibet L. P. Holmblad assisterer som Lægterskib.

Søretten i Kristianssand besigtigede d. 2. ds. „Oscar II.“ Skibet ligger paa ret Køl med Agterdækket 8 Fod og Bakken $27\frac{1}{2}$ Fod over Vandet. Der er Vand i alle fem Lastrum samt i Maskin- og Kedelrum. I Lastrum Nr. 5 og 4 agter har alle Varer staaet under Vand. Vandet har her naaet til midt paa Lugetragten, der fører til Emigrantdækket.

I Maskinrummet har Vandet staaet over Cylindrene i Højde med Gelænderet paa øverste Ristværk. I Kedelrummet har Vandet staaet over samtlige Hovedkedler og i Donkeykedlerne, der staaar paa Hoveddækket, til op under Fyrristen. Lastrum Nr. 3 har været vandtølt til øverste Dæk, saa at hele Lasten har staaet under Vandet.

I Lastrum Nr. 2 har Lasten staaet 4 Fod over Hoveddækket. Den øverste Del af Ladningen i dette Rum har ikke været under Vand. I Lastrum Nr. 1 har der staaet 12 Fod Vand. Skibet er under Udpumpning, saa at Vandstanden nu er lavere. Ved Lodskud befandtes Bunden ved Agterskibet at bestaa af haardt Ler. Fra midtskibs og for efter er der blødt Mudder, hvori Forstøvnen er sunket 12 Fod ned.

Retten erklærede, at Skibet ligger saa trygt og beskyttet mod alt Slags Vejr og Vind som mulig. Det antages at kunne glide ud. Hvis Dykkerkompagniet finder det nødvendigt for at faa Skibet læns, at der pumpes Korn ud med Vandet fra Rummet, har Retten intet derimod at indvende. Skibet er assureret i 3 Berlinerselskaber. (Kysten).

Nybygninger, Køb og Salg.

Aktieselskabet „Øresund“ har i Følge „Helsingørs Avis“ bestilt en ny isbrydende Skruedamper til Passagertrafikken hos Kockum i Malmø. Den skal have 1000 ind. H. K. og løbe 13 Knob. Den faar samme Størrelse, Form og Indretning som de to Øresundsdamperne „Gefion“ og „Gylie“ og skal koste 344,500 Kr.

Tirsdag d. 1. ds. indkom i Følge „Svb. Amtst.“ i Svendborg Havn den af Aktieselskabet „Carl Axelsens Fabrik“ i Kiel købte Flydedok. Dokken afgik Mandag Formiddag d. 29. Febr. fra Kiel, slæbt af to Dampere, og indkom om Aftenen til Faaborg, hvor den laa Natten over.

Onsdag Eftermiddag var der Kedelprøve, og Torsdag skulde første Dokning finde Sted med 3-mast. Skonnert „Erik“. 6 andre Sejlskibe har allerede bestilt Dokning.

Jærnskibsværftet i Helsingør har, i Følge „Helsing. Av.“, faaet Bestilling paa 3 Lastdampere til Rederifirmaet Svendsen & Christensen. Skibene bliver af Størrelse og Type som „N. F. Høffding“, bygget i Fjor til samme Selskab.

Skonnerten „Argo“ af Ærskjøbing, der maaler 107 Reg-Tons Netto, er i disse Dage solgt til Ommel for en Købesum af 9,100 Kr. Dets Fører bliver Kapt. H. S. Christensen.

Galease „Marie“, der maaler 86,31 Reg-Tons, tilhørende Skibsfører C. C. Boye i Bondebyen, er solgt til Skibsreder M. H. Friis i Bondebyen for en Købesum af 7,500 Kr.

Damperen „Fehmarn“, tilhørende Nord-Ostsee Rederiet og for Tiden liggende i Hamburgs Havn, er bleven solgt til Skibsreder Lauritzen i Esbjerg for 180,000 Mk. Skibet, som er af Staal, blev bygget i Aaret 1888 og maaler 473,67 Reg.-Tons Netto (Dimensioner 59,18 × 9,16 × 4,26 M).

Dampskibet „Christiansted“, bygget for Regning Det vestindiske Kompagni i Kjøbenhavn, løb den 5. ds. af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 140' 0" langt i Hoveddækket, 24' 6" bredt og 9' 11 1/2" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 300 indicerede Hestes Kraft.

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

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Aktieselskabet

„Dansk Søfartstidende“

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredagen den 25. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1904.

Bestyrelsen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 8. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, afg. forv. 8. Marts herfra til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, ankom her 3. Marts fra New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 4. Marts hertil. — Algarve, Borries, ankom her 4. Marts fra La Rochelle; afg. forv. 11. Marts til Sunderland og Marseille. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Libau 5. Marts direkte til Hull. — A. N. Hansen, Paaske, afgik herfra 7. Marts til Reval. — Arno, Strubberg, afgik fra Tarragona 7. Marts til Denia. — Axelhuus, Skow, ankom her 6. Marts fra Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. til Bordeaux 3. Marts. — Beira, Lunge, ankom til Newport Mon 4. Marts. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Gibraltar 2. Marts hertil. — Christian IX, Kolster, ankom til Pillau 7. Marts. — Constantin, Harder, ankom til Newcastle 7. Marts. — Dagmar, Larsen, afg. fra Swansea 5. Marts til Genua. — Douro, Mortensen, ankom til Neapel 8. Marts. — Florida, Ørum, afg. fra Newcastle 16. Februar til New Orleans. —

Frederik, Thomsen, afg. forv. fra Dunston 8. Marts hertil. — Hekla, Hempel, ankom til New York 6. Marts. — Hellig Olav, Holst, ankom til New York 7. Marts. — Island, Holm, atgik fra New York 27. Febr. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Messina 7. Marts til Catania. — Jolantha, Christiansen, ankom til Libau 8. Marts. — Kasan, Hansen, ank. her 7. Marts fra Dunkerque. — Ken tucky, Lassen, afg. forv. 9. Marts herfra til New York. — Kursk, Sæberg, ankom her 7. Marts fra Libau. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 7. Marts. — Louisiana, Andresen, afg. forv. herfra 14. Marts til New York. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Christianssand 8. Marts hertil. — Morsø, Nielsen, afgik fra Berzen 7. Marts til Trondhjem. — Moskov, Sørensen, ankom til Christianssand 5. Marts. — Nicolaj I, Lissner, afgik fra Christiania 23. Februar til Boston. — Nis hrij Novgorod, Harder, ankom til Rotterdam 3. Marts; afg. forv. 8. Marts til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ankom til Reval 6. Marts. — Norge, Gundel, afg. fra Christianssand 4. Marts til New York. — O. B. Suhr, Jonsen, ank. her 6. Marts fra Newcastle. — Olga, Kofoed, afg. forv. fra Newcastle 8. Marts hertil. — Omsk, Müller, ank. her 5. Marts fra Malmø. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 6. Marts fra Libau til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 5. Marts hertil. — Rita, Meldahl, ankom her 7. Marts fra Hamburg. — Riberhuus, Rerbye, ankom til Leith 8. Marts. — Skalholt, Ørsted, ank. her 5. Marts fra Leith og Færøerne. — Texas, Hansen, afg. fra New Orleans 12. Februar hertil. — Thyra, Fischer, ank. til London 7. Marts. — Tiber, Bech, afg. herfra 4. Marts til Cardiff. — United States, Wulff, afgik fra New York 2. Marts hertil. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Windau 8. Marts til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra Antwerpen 7. Marts hertil. — Fix ankom her 7. Marts fra Swansea. — Marie ankom til Liverpool 5. Marts.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Wisberg, ankom til Windau 4. Marts. — Frode, Tofte, afg. fra Windau 4. Marts. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Windau 8. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Gulpfort 10. Febr. — Erik I, Schmidt, afgik fra Mobile 4. Februar. — Knud II, Hansen, afg. fra Gulpfort 4. Marts. — Danmark, Kraemer, ank. til Blyth 2. Marts. — Ragnar, Holst, ankom til Sunderland 1. Marts. — Magnus, Mahncke, ligger her. — Olaf, Petersen, afg. fra Pensacola 1. Februar. — Svend II, Risø, afgik fra Sabine 14. Febr. — Harald, Meyer, afg. fra Mobile 31. Januar.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Windau 3. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Novorossisk 28. Februar. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Stax 5. Marts, best. til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Newcastle 4. Marts. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Genua 5. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Liverpool 25. Febr. — Russ, Rasmussen, afg. fra Sunderland 16. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Parana 25. Februar.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Sevilla 5. Marts. — Helga, Lagesen, ankom til Boness 8. Marts. — Martha, Jørgensen, ankom til Bilbao 3. Marts. — Elna, Møller, afg. fra Oran 29. Februar. — Therese, Pedersen, ank. til Bervik 2. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, afgik fra Gravosa 8. Marts. — Dana, Svane, afgik fra Reval 6. Marts. — Ophelia, Lambertsen, afg. fra Nizza 1. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, afgik fra Dundee 4. Marts, ankom til Montrose 5. Marts. — Nancy, Nielsen, afgik fra Bremen 2. Marts, best. til Santander. — Nautik, Nielsen, afgik fra Reval 4. Marts, bestemt til Sharpness. — Nordseen, Gram, ank. til Southampton 3. Marts. — Nexos, Basse, afgik fra Bremerhafen 4. Marts, bestemt til Reval. — Nora, Jørgensen, afgik fra Bremerhafen 4. Marts, best. til Reval. — Napoli, Christensen, afgik fra Masnedund 3. Marts, ankom til Åhus 4. Marts. — Neptun, Knudsen, afg. fra Methil 5. Marts, ankom til Esbjerg 8. Marts. — Nerma, Nielsen, afgik fra Bremerhafen 29. Februar, ank. til Reval 6. Marts. — Alfa, Hansen, afg. fra Leith 2. Marts, ankom til Esbjerg 5. Marts. — Neutral, Thøgersen, afg. fra Hamburg 5. Marts, ank. til Bremerhafen 6. Marts.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik 1. Marts fra Cardiff til Bizerte. — Ester, Sørensen, afgik 4. Marts fra Barletta til Stax.

Nordseen. Nordland, ankom til Boness 7. Marts. — Kronprins Frederik ank. til Holtenau 6. Marts. — Holland ank. til Kjøbenhavn 6. Marts. — England ankom til Grangemouth 6. Marts. — Rusland ank. til Kjøge 8. Marts.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Bremen 6. Marts, best. til Stettin. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Cardiff 7. Marts.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Libau 5. Marts, best. til London. — Russia, Poulsen, afg. fra Tyne 1. Marts, ank. til Kbhvn. 6. Marts. — Carl Hecksher, Starck, atgik

fra Windau 8. Marts, best. til Boness. — Dania, Poulsen, ank. til Leith 4. Marts.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Kbhvn. 3. Marts.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Hamburg 3. Marts, ank. til Middlebrough 5. Marts. — Carbonia, Jespersen, afgik fra Dunston 4. Marts, best. til Assens.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til West Hartlepool 5. Marts. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Dartmouth 3. Marts, best. til Aarhus. — Flynderborg, Larsen, ankom til Rotterdam 6. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 5. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Rosario 8. Marts, best. til Stockholm. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Corcubion 3. Marts, ank. til Dublin 8. Marts. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Puertosenada 5. Marts, best. til Las Palmas. — Rosenborg, Schmidt, ankom til Methil 8. Marts. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Glasgow 4. Marts, best. til Livorno. — Søborg, Nielsen, afgik fra San Lucar 29. Februar, best. til Glasgow. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Genua 5. Marts. — Stjerneborg, Hansen, ank. til Kbhvn. 29. Febr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg Lundgren, ank. til Aarhus 9. Marts. — Klampenborg, Matzen, ank. til Kbhvn. 9. Marts. — Marselisborg, Jensen, ankom til Buenos Ayres 29. Februar. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Middlesbro 4. Marts. — Skodsborg, Schultz, ankom til Sunderland 3. Marts. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Kbhvn. 6. Marts. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Libau 6. Marts. — Vordingborg, Petersen, ank. til Libau 7. Marts.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til West Hartlepool 7. Marts. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 2. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Newcastle 5. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til London 4. Marts. — Agnete, Jensen, ankom til Blyth 7. Marts. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 28. Febr. — Alice, Hansen, ank. til Korsør 8. Marts. — Ajax, Brorsen, ankom til Methil 5. Marts. — Bornholm, Petersen, afg. fra Grangemouth 7. Marts, best. til Korsør. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 5. Marts.

Danmark. Hamlet, Schjødt, ankom til Rotterdam 7. Marts. — Rolf, Olsen, afgik fra Rosario 1. Marts, best. til Las Palmas f. O.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Port Said 5. Marts. — Prins Valdemar, Kock, afg. fra Singapore 5. Marts. — Siam, Jensen, afgik fra Durban 26. Februar. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Durban 1. Marts.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til New Orleans 5. Marts. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Antwerpen 27. Februar.

Ærø. Energi, Nielsen, ankom til Karrebæksminde 2. Marts. — Erindring, Hansen, ankom til Flensborg 1. Marts. — Gæa, Knudsen, ankom til Kbhvn. 29. Febr. — Enigheden, Svane, ankom til Methil 6. Marts.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Marseille 5. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Hamburg 8. Marts. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Odense 6. Marts. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Libau 4. Marts. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Fleetwood 5. Marts. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Rotterdam 7. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Livorno 6. Marts. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Gambia 26. Febr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Cadix 6. Marts. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Cartagena 8. Marts.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Porman 7. Marts. — London, Bom, ank. til Newcastle 6. Marts. — Paris, Krogh, ankom til Aarhus 7. Marts.

Mercur. Berlin, Thun, afgik fra Almeria 29. Februar, bestemt til Grangemouth. — Wien, Brink, afgik fra Newcastle 7. Marts, best. til Swinemünde.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Southampton 6. Marts. — Clara, Jensen, afgik fra Reval 4. Marts, best. til Dunkerque. — Kai, Hintze, afg. fra Burntisland 4. Marts, best. til Aarhus.

Ægir. Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 5. Marts, bestemt til Leith. — Erik, Steen, ankom til Neufahrwasser 6. Marts.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afg. fra Messina 13. Februar, best. til Baltischport. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Blyth 6. Marts, best. til Messina.

Sejlskibe.

Rønne. Johannes, Larsen, ankom til Montevideo 28. Februar. — Bornholm, Jensen, ankom til Methil 7. Marts.

Svendborg. Newsky, Nielsen, ankom til Drøbak 29. Februar. — Niels, Hansen, ankom til London 29. Februar. — Pallesen, Jensen, ank. til Cherbourg 1. Marts. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Drøbak 3. Marts. — Dagny, Rasmussen, ankom til Madeira 3. Marts. — Britannia, Rasmussen, ank. til St. Nazaire 3. Marts. — Haabet, Andreasen, ankom til Perth 3. Marts. — Solon, Rasch, ankom til London 4. Marts. — Danebrog, Børgesen, ankom til Rio Grande 5. Marts. — Psyche, Nielsen, ankom til Langesund 6. Marts. — Urda, Mikkelsen, ankom til Dover 5. Marts.

Ærø. Skandia, Hay, ankom 29. Februar til Audienne. — Kirstine Jensen, Raahauge, afg. 1. Marts fra Harburg til Penryn. — Foreringen, Hansen, ankom 29. Februar til Havre. — Rolf, Christensen, sejlfærdig 29. Februar i Rio Grande, bestemt til Hamburg. — Gloria, Fabricius, ankom 2. Marts til Faxe Ladeplads. — Smart, Christensen, ankom 1. Marts til Fernandina (Florida). — Hjalmar, pass. 28. Februar Prawle Point for vestg. — Niels Juel, Nielsen, er ankommen til Pensacola. — Ceres, Bager, ank. 1. Marts til Faxe. — Skjold, Nielsen, sejlfærdig 28. Febr. i Cardiff, bestemt til Para. — Ane Maries Minde, Hansen, ankom 4. Marts til Aarhus. — Agent Petersen, Frederiksen, er ankommen til Sanct Francois (Guadeloupe). — Eos, Christensen, ankom 6. Februar til South Aloa.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen, Jyllands V.-Kyst, Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa Havevlen 14 Fod, i Kanalen 12 Fod og paa Fjordgrunden 10 Fod.

Store-Bælt, Korsør. Den hvide Vager 500 Alen VSV. for Korsør Dampfærgehavns N.-lige Stændæmning er inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig, Ystad. Lystønden uden for Ystad er midlertidig inddragen.

Gotland, Fårösund. Intet Fartøj maa passere det S.-lige Indløb til Fårösund uden at have Minelods ombord; denne afgives gratis uden for Spærringen. Sejlskibe slæbes gratis gennem Spærringen.

Tyskland, Gellen og Vierendehl Rinne. Ledefyrene for Gellen og Vierendehl Rinne er atter tændt.

Femern, Staberhuk. Staberhuk Fyr er kun skærmet fra N. 42° V. til N. 86° V. Fra større Højde kan Fyret derfor ogsaa ses fra N. 15° V. til N. 42° V. og fra N. 86° V. til V. Omtrent den 7de Marts 1904 udlægges Fyrskibet „Fehmarnbælt“ atter paa Station.

Kiel, Wilhelminehöhe. Wilhelminehöhe røde, faste Ledefyr skal i Begyndelsen af Marts 1904 flyttes og forhøjes, under hvilket Arbejde Fyrene i et Par Nætter kan være slukket. Det N.-lige Fyr flyttes til V.-Hovedet af Indløbet til Dok VI. Flammens Højde: c. 36 Fod. 54° 19' 17" N. Br. 10° 9' 3" Ø. Lgd. Det S.-lige Fyr skal staa c. 3/4 Kbl. S. 35° V. fra Forfyret. Flammens Højde: c. 48 Fod.

Lille-Bælt, Holsts-Flak. Fra Midten af Marts til Midten af April 1904 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak, hvor der er udlagt 4 Par Skiver, med c. 6 Kbl. indbyrdes Afstand i en Linie i V. fra Helnæs Fyr og i Augustenhor Fyrs Vinkel med Et-Lyn. Om Natten kan der vises Lanterner fra Skiverne. Skibet, hvorfra der skydes, viser rød Stander paa Fortoppen og om Natten tre røde Lanterner og desuden elektrisk Lys.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland, Weser. I Neue Weser foretages samtidig med Sommerafmærkningen følgende Forandringer:

Weser Anduvningstønde, Schlüsseltønne, flyttes c. 4 1/2 Kbl. S. hen i Linien, Dünenbake overet med Wangeroog Fyrtaarn. Schlüssel Spirtønde flyttes til c. 3/4 Kbl. Ø. for Anduvningstønden. Spirtønde A flyttes c. 1 Kbl. NV. t. N. og Spirtønde B c. 1/2 Kbl. N. t. V. hen.

Jade. I Følge Telegram af 2den Marts 1904 fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde Nr. 1 i Jade atter udlagt.

Vareler Siel. I Vareler Siel Fyr lyser det hvide, faste Lys fra N. 2° V. til N. og den hvide Vinkel med To-Lyn fra N. til N. 54° Ø.

Holland, Zeegat van Terschelling. I Noordgeul i Vliesloot

er Dybden midt i Farvandet 11 Fod. I Zuidgeul er der nu kun 3 Fod Vand, hvorfor Afmærkningen er inddragen, og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 4 med Kegle ombyttet med en Stumpstønde Nr. 3 med Kryds.

I Vlie- eller Monnikensloot (Noordgeul) er Sommerafmærkningen to Spidstønder Nr. 1 og 2 med Ballon, rød Baake med Ballon paa Kanten af NO.-Hoek, nogle Prikker paa samme Kant, Spidstønde Nr. 3 og nogle røde Vagere, samt otte Stumpstønder Nr. 1 til 8, alle med afkortet Kegle, undtagen Nr. 3, der har Kryds.

Derfra til Vliehaven ligger om Bagbord Nr. 1 til 6 og fra Vliehaven til Anlægspladsen ved Byen Nr. 7 og 8.

I Noordoostgat skal de yderste Tønder inddrages, da der kun er 6 Fod Vand.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Farvandet S. for Massluis kan nu besejles med et Dybgaende af 20 $\frac{1}{2}$ Fod og Zuiden med 23 Fod.

Aardappelengat. I Aardappelengat er der midt i Farvandet 16 $\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Zeegat van Brouwershaven. Vlije van de Noordplaten. I Vlije van de Noordplaten er den mindste Dybde midt i Farvandet 12 Fod.

Ooster Schelde. Dortsman. Dortsman Spidstønde Nr. 3 er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 3 med Kryds, og den sorte Kugletønde Nr. 3 med Kegle er ombyttet med en Stumpstønde Nr. 3 med afkortet Kegle.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Somme. I Løbene i Baie de Somme er Afmærkningen forandret saaledes: I Passe NO., som nu er af underordnet Betydning, ligger nu kun den sorte Anduvnings-tønde A 1 med Cylinder, to sorte Spidstønder A 3 og A 5 og en rød Spidstønde A 2.

I Passe Ouest, som er Hovedløbet, og i Passe Sud og Chenal de Saint-Valery er Afmærkningen uforandret.

Chenal du Crotoy er afmærket med to sorte Spidstønder C 13 og C 15 og tre røde Spidstønder C 10, C 12 og C 14. En sort og hvid vandret stribet Spidstønde ligger ved Sammenløbet mellem Chenal du Crotoy og Chenal de Saint-Valery.

England. Fyrskibet „Royal Sovereign“. Et Sejskib er sunket Ø. for Fyrskibet „Royal Sovereign“. Bramstængerne er over Vandet. En grøn Vragtønde er i c. 10 Fv. Vand udlagt tæt N. for Vraget, 5 $\frac{3}{4}$ Kml. N. 64° Ø. fra Fyrskibet og 5 $\frac{2}{3}$ Kml. S. 10° Ø. fra Yderenden af St. Leonard Pier. 50° 45' N. Br. 0° 35' Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Det lyseblaa Fyr paa Ø.-Enden af Bølgebryderen for Tilflugtshavnen paa Brest Red er slukket. Den sorte Tønde, der nu viser rødt, fast Fyr, c. 2 Kbl. Ø. for Yderenden af S.-Dæmningen, er flyttet og ligger nu 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra samme Punkt, i Dæmningens Retning.

Nova Scotia S.-Kyst. Musquodoboit Harbour. Den 1ste April 1904 tændes ved Indløbet til Musquodoboit Inlet to røde, faste Ledefyr.

Forfyret staar paa Shag Ledge. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Hvidt, firkantet, 20 Fod højt Taarn paa Betontundament. 44° 41' 42" N. Br. 63° 4' 25" V. Lgd.

Bagfyret staar paa French Point, Kent Island, c. $\frac{5}{8}$ Kml. N. 10° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 57 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Hvidt, firkantet, 52 Fod højt Fyrtaarn.

Holdt overet leder Fyrene fra Søen til sikker Ankerplads inden for Steering Beach.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Boon Island. Ud for Boon Island ligger følgende Grunde:

En 3 $\frac{1}{4}$ Fv. Grund. Southeast Ledge, $\frac{3}{4}$ Kml. S. 55° Ø. fra Boon Island Fyr. En lille 6 Fv. Banke, Sanders Ledge, c. 1 Kml. S. 4° Ø. fra Boon Island Fyr. En 3 Fv. Grund, Spout Shoal, $\frac{1}{2}$ Kml. N. 71° V. fra Boon Island Fyr. Boon Island Fyr: 43° 7' 12" N. Br. 70° 28' 12" V. Lgd.

Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet „Pollok Rip“ Nr. 47 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58, der viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 47. Det har en Ballon paa hver Top og en Ballon paa Staget mellem Masterne.

Rhode Island. Narragansett Bay. Almy Rock. En lille Klippe, Almy Rock, der netop ialder tør ved Middellavvande, ligger i Sakonnet Channel, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 18° V. fra Fogland Point S.-Ende og i S. 25° Ø. fra Mc. Curry Point, 41° 33' 15" N. Br. 71° 13' 22" V. Lgd.

En rød Spirtønde Nr. 6, der laa 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. for Fogland Point, ligger i 15 Fod Vand 3 $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 20° V. fra Fogland Point S.-Ende.

New York. Hudson River. Over Hudson River ligger Telegrafkabler fra Yderenden af West Seventy Ninth Street Pier, c. N. 67° V. efter til Guttenberg paa New Jersey-Siden.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Carabelle River. Baaken til Carabelle River Bar bageste Ledefyr er malet hvid.

Apalachicola Bay. I den vestlige Forlængelse af Midten af Bulkhead Cut er tændt to Ledefyr.

Forfyret er et rødt, fast Fyr, der staar i 10 Fod Vand, $\frac{5}{8}$ Kml., SSV. fra Cat Point. Flammens Højde: 29 Fod. Rød, firkantet Baake. 29° 42' 41" N. Br. 84° 53' 41" V. Lgd.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i 9 Fod Vand, c. $\frac{1}{2}$ Kml. N. 66° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 44 Fod. Sort, firkantet Baake. 29° 42' 54" N. Br. 84° 54' 14" V. Lgd.

Det røde, faste Forfyret ved Ø.-Siden af det nedre Indløb til den gravede Rende til Apalachicola er flyttet til en ny, rød, firkantet Baake, der staar i 7 Fod Vand, umiddelbart ved den gamle, der borttages. Flammens Højde: 35 Fod. 29° 41' 51" N. Br. 84° 58' 32" V. Lgd.

Bagbaaken, der staar lige over for Byen Apalachicola, er malet hvid.

Cape San Blas. Cape San Blas Blinkfyret, der hver 30 Sekunder viser afvekslende rødt Et-Blink og hvidt Et-Blink, er atter tændt. 29° 40' N. Br. 85° 21' 15" V. Lgd.

Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport. Dybden i den gravede Rende mellem Gulffort og Ship Island er 22 Fod, blød Bund.

Porto Rico Ø.-Kyst. Arroyo Shoal. En sort Stumpstønde Nr. 1 Port Arroya Shoal Tønde er i 28 Fod Vand udlagt i S. 21° V. fra den røde Ledemærke-Skorsten og i S. 81° V. fra Point Figuras Fyr.

Vieques Sound. I Vieques Sound er følgende Tønder udlagt:

Point Arenas sorte Klokkestønde i 43 Fod Vand, fra Point Mulas Fyr i N. 85° V. og fra Catras Island Ø.-Kant i S. 77° V.

Evelyn Shoal sorte Stumpstønde Nr. 1 i 16 $\frac{1}{2}$ Fod Vand, fra Santiago Cay S.-Kant i S. 79° V. og fra Point Guayanes i N. 33° Ø.

Point Guayanes Shoal sorte Stumpstønde Nr. 1 i 17 $\frac{1}{2}$ Fod Vand, fra Point Guayanes i S. 1° Ø. og fra Point Yeguas i N. 30° Ø.

Cabeza sorte Stumpstønde Nr. 1 i 26 Fod Vand, fra Outer Piraguas Rock i S. 48° V. og fra Point Mulas Fyr i N. 56° V. Chinchora Shoal røde Spidstønde Nr. 2 i 29 Fod Vand, fra Outer Piraguas Rock i S. 5° V. fra Point Mulas Fyr i N. 76° V.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Boca Chica. Arauco Bay. Lavapie Point. Paa Lavapie Point er tændt et hvidt Lynfyret, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Lyn $\frac{1}{8}$ S., Mørke 4 $\frac{7}{8}$ S. Flammens Højde: 180 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Hvidt, cylindrisk Taarn med rød Lanterne, ved et hvidt Hus med rødt Tag, $\frac{1}{2}$ Kbl. inden for NV.-Enden af Pynten, tæt ved Conspicuous Rock, og ikke som tidligere anført 3 Kbl. fra den, Fyrapparat af 6te Orden. Fyret lyser fra S. 55° V. gennem V., N. og Ø. til S. 88° Ø., men skjules af Land i andre Retninger. Det midlertidige Fyr er slukket. 37° 8' S. Br. 73° 35' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Tunis. Bizerte. To sorte Tønder med Cylinder er udlagt ved S.-Kant af Løbet til Bizerte inden for det røde Fyr ved Indløbet.

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

Bay of Bengal. Orissa. Bimlipatam. Fyret ved Bimlipatam er et hvidt Fyr med Formærkelser, der hver 1 Minut viser Fire-Formærkelser; Lys 26 S., Mørke 4 $\frac{1}{2}$ S., Lys 5 $\frac{1}{4}$ S., Mørke 4 $\frac{1}{2}$ S., Lys 5 $\frac{1}{4}$ S., Mørke 4 $\frac{1}{2}$ S., Lys 5 $\frac{1}{4}$ S., Mørke 4 $\frac{1}{2}$ S., Lys 5 $\frac{1}{4}$ S., Mørke 4 $\frac{1}{2}$ S. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 11 Kml.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Strait of Malacca. (Port Swettenham). Kwala Klang. En Barre har dannet sig over det N.-lige Indløb til Kwala Klang, og $\frac{2}{4}$ Fv. Grunden i Indløbet findes ikke. Dybden paa den S.-lige Del af Barren er c. 17 Fod og paa den N.-lige Del c. 20 Fod. Ved Værfterne i Havnen er der nu kun 13 $\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Det er forbudt Skibe at besejle Klang River, og de kan ikke benytte Lumut Strait. 3° 0' N. Br. 101° 23' Ø. Lgd.

Java N.-Kyst. Leiden Ø. Den røde Stumpstønde, som laa Ø. for Øen Leiden N. for Tandjoeng Priok Havn, ved Telegrafkablet mellem Batavia og Pontianak, er inddraget. 6° 1' 30" S. Br. 106° 52' 30" Ø. Lgd.

Japan. Kiusiu V.-Kyst. Nagasaki. I Nagasaki Havn er følgende Grunde fundet S. for Indløbet til Tategami Tørdok: En $\frac{3}{4}$ Fv. Klippe 2 $\frac{3}{8}$ Kbl. S. 14° V. fra Minage Zaki og i N. 70° V. fra Nabekamuri Yama, og der er 1 $\frac{3}{4}$ Fv. $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 7° Ø., 1 $\frac{1}{2}$ Fv. $\frac{1}{8}$ Kbl. N. 50° V. og 2 Fv. $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 14° Ø. fra Klippen.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1904. — Opbringelse af kulastede Dampere. — Beretning om det femte nordiske Søfartsmøde. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. Bredgade 36. Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter, Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks Cardiff og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Udkommet er:

Beretning om

Det 5. nordiske Søfartsmøde

i Kjøbenhavn d. 2.—4. Juli 1903

Udgivet paa Komiteens Foranstaltning af

L. Drechsel,

Mødets Sekretær.

Med stenografisk Referat af Mødets Forhandlinger.

Pris 5 Kr. Faas gennem Bogladerne.

G. E. C. Gad.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Marts 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	73-72 ¹ / ₄ -71 ¹ / ₄	72 ³ / ₄	74
Danmark		67 ¹ / ₄	69
Norden	89	89	89 ¹ / ₄
Kjøbenhavn		70 ¹ / ₄	70 ¹ / ₂
Carl	75 ³ / ₄ - ¹ / ₂	75 ¹ / ₂	76
Dannebrog		80 ¹ / ₄	80 ¹ / ₂
Skjold		49 ³ / ₄	51
Urania		17 ¹ / ₂	18
Union		81	82
Dampsk. af 1896		81	84
Østasiatiske	90 ³ / ₄ -91 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
Østersøen		90	95
Nordøen		—	—
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		80	95
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	—
Gorm		90	100
Hejmdal		93	101
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		99 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82	83
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		85 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4% — — 2. Serie ..	91 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
4% — — 1. — ..		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		86	86 ¹ / ₂
4% — — 7 —		91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —	88 ¹ / ₄	88 ³ / ₄	90
Aktier.			
Nationalbank	138—137 ³ / ₄	138	138 ¹ / ₄
Privatbank	116 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₂
Landmandsbank	121 ³ / ₄ -122	121 ³ / ₄	122
Handelsbank	126 ³ / ₄	126 ¹ / ₂	126 ³ / ₄
Grundejerbank		106	106 ¹ / ₄
Burm. & Wain		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		90 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
Sukkerfabr.		132 ¹ / ₂	132 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	116 ¹ / ₂ - ³ / ₄	116 ¹ / ₂	116 ³ / ₄

Vekselkurser d. 8 Marts 1904.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.21	18.17
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.90	—

Notering paa Berlins Børs d. 8 Marts 1904.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	93.00
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.80
5% Rumænske Stats	98.25
4% — — 1890	84.90

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

„Foren. Dampskibs.“ 58,000, „Norden“ 32,000, „Carl“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Vesterhavet“ 2,000, „Urania“ 2,000, „Østasiatisk Comp.“ 68,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsiirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Esbjerg.	<p>Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde.</p> <p>Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Færvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.</p>	<p>Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.</p>	<p>Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.</p>	<p>Losning og Lastning besørges af her-værende Fir-maer til faste Priser.</p>	<p>Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering ufor-nøden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 3 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskijsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, der over 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhaleplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamp, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Ophalingspladser. Kølhaleplads for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibsmedie.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen tillige er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhaleplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Spediters-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skiibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B. R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Levering af Søsten.

Tvangs- og Arbejdsanstalten behøver ca. 200 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres efter Betingelser, som ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søndag fra Kl. 10 til 3. Tilbud mærkede: „Stenleverance“ modtages sammesteds indtil Udgangen af denne Maaned. Der modtages ikke Tilbud paa mindre Leveringer end 10 Kubikfavne.

Inspektøren, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, vil tilstille den, hvis Bud antages, skriftlig Meddelelse derom.
Kjøbenhavns Magistrat, den 7. Marts 1904.

Skib til Salg.

Galease „Vilhelm“, dr. 31,55 Tons, laster 1400 Cnt., indrettet til Stenbart med stor Luge og øvrige Stengrejser, bygget 1900 og vel udhalet i alle Maader, er begrundet paa anden Næringsvej til Salg.

Pedersen, Aagade 16, Aarhus.

Skibe til Salg.

En saa god som ny Galease. 23,38 Tons Brutto, udrigget til Stenfiskeri og en ældre, men god Jagt, 25,78 Tons Brutto, er til Salg hos:

Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Hejmdal“

Den ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen den 12. Marts 1904 Kl. 3 Eftermiddag i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskabet for 1903, samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.
4. Udtrækning af 5 af Selskabets Partialobligationer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 7. Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeherer lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 15. Marts Kl. 6 Eftm. i Hotel Phønix, Bredgade 37.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Kommitterede og Revisorer.

Bestyrelsen.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 3332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss. Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 137.

Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark
AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. Nielsen & Søn
Skibsbygger
Frederikshavn.

A. L. NIELSEN
Skibsproviantering
Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Prøv en Gang
ufortoldet
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*,
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira,
3 " " " rød Portvin,
anbefales til d'Herr. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN
Vinforretning
St. Annæ Plads 10. Telf. 3283.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtækram- & Farvehandel,
Havnegade 85, Nakskov.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1848

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft Hamburg,
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata Copenhagen &
Vice versa

Swenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,
Portugal, La Pallice and Bordeaux - Copenhagen. -

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: HOPPE.

HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

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

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,
Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.
Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklædning- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2876a

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning,
Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning,
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duellige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

LANDMANDSBANKEN

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

W. B. Dick & Co.
(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsredier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.
Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telefon 3994.
Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Joh. Fønss's
Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Mindre

DAMPBAADE
for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.



Sct. Annæplads 20.
Telefon 28070

anbefaler **Skræderi og
fuldstændig/Herreekviperiing.**

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.
Uniformshuer i flere Kvali-
teter.
Normal Underbeklædning,
prima Varer.

**NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.**

**WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.**

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to Genera. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Marts 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

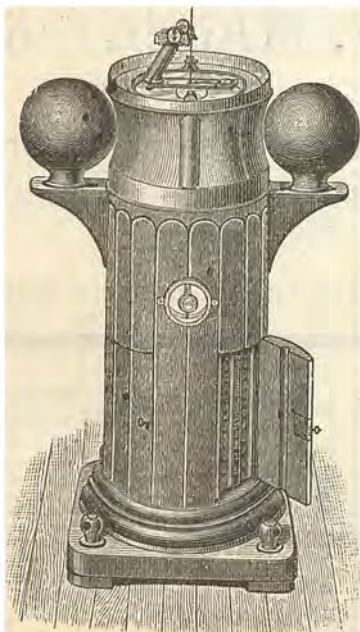
Lord Kelvins
(Sir William Thomson)
originale
Kompasser,
komplet,
sidste Model.
Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
(efter Lord Kelvins Princip).

Alm.
Kompasser.

Baadskompasser
m. m.

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

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres



Lord Kelvins
(Sir William Thomson)
originale
**Patent Lod-
demaskiner,**
komplet.
**Azimuth &
Peil-
instrumenter**
efter forskellige
Modeller.

Walkers
originale
**Lodde- &
Logge-
maskine**

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

Barometre,
enk. og dobb.
Kikkerter
m. m.

De private Assurandører lhm.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Komposition for Jærn- og Staalskibbunde.

Kobberfarve for Træskibbunde.

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

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Teleton 5047.

De Danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserves
og Skibsproviant.

**Bedst &
billigst.**

Specielt anbefales:

NESTLES MÆLK

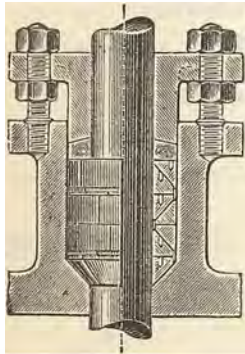
Sukret og usukret.

Aarelang Erfaring for Holdbarhed.

Enhver Daase sælges med Fabrikens fulde Garanti.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

**Aalborg
Brøndums**

Akvavitter.

LANDMANDSBANKEN

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

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Er „Moss-Rose“-Tobakken søgte,
skal
hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
paa trykt selve Omlagepapiret.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,

HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preister, Kjøbmagerg. 13.

**Skandinavisk
Gigt-Undervest**

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir.
Forbinder Blæst og Koldes Indtrængen
til Legemet, og tillader dog Fordamp-
ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
falinge haves.

Faas i de fleste velrenommerede Triko-
tage- og Herreekviiperingsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Kjøbenhavn, d. 17. Marts 1904.

Den Konkurrence i Passagerfarten mellem skandinaviske Havne og Nordamerika, der rimeligvis vil blive aabnet med denne Maanedes Udgang, har jo givet Anledning til mangelaande Betragtninger over Det forenede Dampskibsselskabs Stilling. Thi hvad enten Kampen er rettet direkte mod dette Selskab, eller den, som det siges, udelukkende er et Led i Konkurrencen mellem den engelske Cunard Linje paa den ene Side, Hamburg-Amerika Linjen, Nordtyske Lloyd, Røde Stjerne Linjen og Holland-Amerika Linjen paa den anden, saa er det klart, at det er en meget alvorlig Sag for det danske Selskab, at der aabnes en Linje mellem Skandinavien og Nordamerika med rene Tabsrater for Passagerbefordring, og at der bag denne Linje staar nogle af Kontinentets mest kapitalstærke Dampskibsselskaber. Foreløbig har da Følgen ogsaa været, at Det forenede Dampskibsselskab har maattet reducere Taksterne for Passagerer paa Baadene til New York meget betydeligt, og bliver det tvunget til i længere Tid at arbejde med disse Takster, kan Situationen blive alvorlig nok. Selskabet har jo til denne Rute i de sidste Aar anskaffet nyt og meget kostbart Materiel, og hvad det følgende først og fremmest maa ønske, er Forhold, under hvilke det i Ro kan indarbejde Linjen med dette ny Materiel.

Det er saare forklarligt, at denne Situation har skabt en vis Uro i de store Kredse, der er knyttede til Det forenede Dampskibsselskab. Skulde dette blive tvunget til at opgive sin Amerika Linje, vilde det være en meget alvorlig Sag, og store Interesser vilde berøres deraf. Det er derfor med nogen Grund, at den Tanke har trængt sig frem, om det ikke var rimeligt, at Staten paa en eller anden Maade ydede Selskabet sin Støtte, saaledes at det bedre kunde optage den forestaaende Kamp, og saaledes at Muligheden for, at vor Linje paa New York maatte opgives, i hvert Fald blev fjærnere. Naar Overvejelser i denne Retning har kunnet faa Raaderum, saa er det ganske sikkert for en stor Del, fordi Det forenede Dampskibsselskab indtager en Særstilling, fordi det vilde spores i saa vide Kredse af vort Samfund, om det led et Knæk. Thi at Staten skulde slaa ind paa en egentlig Subventionspolitik overfor vor Skibsfart, er dog vist lidet rimeligt og ogsaa lidet ønskeligt. Den Skibsfart, der oplækkes ved Hjælp af Subventioner, naar sjældent eller aldrig saa vidt, at den kan bestaa uden Subvention; den bliver et Kunstprodukt, hvis Betydning for Landet kan være tvivlsom. Det er for vor Skibsfart et stort Gode, at den har udviklet sig ad naturlig Vej, at den ikke er opammet ved Præmier eller anden Beskyttelse. Staten har ikke hjulpet den frem, har tværtimod paa forskellig Vis hæmmet dens Udvikling. Men naturligvis gælder det paa dette som paa de fleste andre Omraader, at vi for en stor Del er afhængige af den Udvikling, der foregaar i Udlandet, og her er Forholdet jo det, at Regeringerne i de større Søstater gennemgaende i stigende Grad støtter de regelmæssige Dampskibslinjer. Dette kan selvfølgelig tvinge ogsaa andre Stater ind paa en saadan Understøttelsespolitik; det er jo ikke længe siden, at England, efter at Morgan Ringen var dannet med Udsigt til De forenede Staters kraftige Støtte, brød med en af sine Traditioner ved at yde

Cunard Linjen en meget betydelig Subvention. Alligevel kan Udviklingen ganske sikkert ikke siges at være naaet saa vidt, at der for en Stat som Danmark skulde være Grund til at forandre Signalerne. Men dette bør ikke hindre, at det fra Statens Side undersøges, om der ikke er Anledning til at træde hjælpende til overfor Det forenede Dampskibsselskab, saa længe dette paa en af sine Hovedruter maa bestaa en Kamp med overmægtige Konkurrenter, der arbejder med direkte Støtte fra andre Regeringers Side; en saadan Hjælp kunde og burde have Karakteren af en midlertidig, i særlige Forhold begrundet, Støtte til et Foretagende, der har saa fremtrædende Betydning for Landet, ikke af en Subvention til det enkelte Selskab eller den enkelte Linje.

Det er disse Betragtninger, som vi mener, at den foreliggende alvorlige Situation kan give Anledning til. Skulde Statsmyndighederne tage denne under Overvejelse, og skulde de bestemme sig til at gribe ind, vil mange ganske vist beklage, at den Ligegyldighed for Udviklingen af vor Skibsfart, der hidtil er udvist fra Statens Side, ikke afløses ved, at den omsider letter vor Skibsfart for de Byrder, der uretfærdigt hviler paa denne, og derved hjælper den hele Skibsfart. Men det anser vi for givet, at om Staten skulde træde hjælpende til overfor Det forenede Dampskibsselskab i en vanskelig Situation, saa vil dette være ganske uden Indflydelse paa dens almindelige Forhold til Skibsfarten, der da med samme eller snarere med større Vægt vil kræve at blive befriet for de Byrder, den maa bære i Form af Told- og Konsulatafgifter.

Det forenede Dampskibsselskabs Driftsoverskud for 1903 udgør 2,191,289 Kr. 78 Øre, hvoraf 1,654,390 Kr. 58 Øre vil være at overføre til Fornylsesfondet, 494,227 Kr. 68 Øre vil være at overføre til Assurancefondet og 20,946 Kr. 33 Øre vil være at afskrive paa Inventar og Pakboder samt Restbeløbet i Forbindelse med Saldoen fra 1902 at overføre i ny Regning med 116,571 Kr. 84 Øre.

Man har i lang Tid i Østrig været i Færd med Fornylsen eller egentlig Udarbejdelsen af en Privat-Søret. Omfattende Forarbejder er allerede gjort, bl. a. om Spørgsmaalet Konnossementsklausuler. Ogsaa i Frankrig er der paa Handelsministerens Foranledning d. 13. Februar d. A. blevet nedsat en Kommission, som skal undersøge Spørgsmaalet om og hvilke Forandringer, der bør anbefales i den franske Lovgivning om Konnossementer. Til Formand i Kommissionen, hvori ogsaa Rederne er repræsenterede, er udnævnt Hr. Durand, Medlem af den franske Kassationsret.

Legationen i Madrid og Lissabon har henledet Opmærksomheden paa de hyppig forekommende Søulykker paa den galiciske Kyst paa Højden af Corcubion. I de sidste Dage er der paa den nævnte Kyststrækning indtruffet tre Skibbrud. To af de forliste Skibe var Dampskibe. Et af Forlisene indtraf om Dagen, og det antages, at vedkommende Skib (et hollandsk Dampskib) ved Nattetid vilde have kunnet passere det farefulde Sted, da man vilde have observeret det mægtige Fyr paa Forbjergget Villano. Stedet, hvor Ulykken indtraf, antages at være det fremskudte Punkt paa Halvøens Nordvesthjørne, hvor Atlanterhavet og den Spanske Sø brydes, og som betragtes som Landkending for Fartøjer

kommende fra rum Sø, bestemt for nordspansk Havn. Et andet Skib, et engelsk Dampskib, observeredes i synkefærdig Stand i 300 Meters Afstand fra Traba-Stranden mellem Camelle og Lage. (Kysten).

Det fransk-østasiatiske Kompagni har, i Følge „Hamb. Børsenh.“, nylig offentliggjort en Beretning over sin Virksomhed indtil d. 30. September 1903. Det begyndte i Maj 1902 med to Dampere. Disse har hidtil gjort fire Rejser til Østasien og befordret ialt 42,580 Tons Varer. Brutto Indtægterne beløb sig til 2,5 Millioner Francs, Udgifterne til c. 2,4 Millioner Francs. Selskabet har bestilt tre ny Dampere, af hvilke den ene for Øjeblikket gør sin første Rejse, de to andre bliver færdige om kort Tid.

Ved det chilensiske Marineministeriums Forordning af 23. Januar 1904 er der blevet indført ny Fyr- og Vagerafgifter (contribucion de faros y valizas) i Chile. Forordningen skal træde i Kraft 6 Maaneder efter den officielle Bekendtgørelse. Denne Afgift, der bliver opkrævet én Gang om Aaret, beløber sig til 60 Centavos Guld pr. Register-Ton for Dampere, der kommer fra Udlandet og anløber Chiles Kyst, 40 Centavos pr. Reg.-Ton for Sejlere fra Udlandet, 30 Centavos pr. Reg.-Ton for Dampere og 20 Centavos pr. Reg.-Ton for Sejlere, naar disse udelukkende sejler i Kystfart. Fritagne for Afgiften er: Fremmede Mariners Krigs- og Transportskibe, Skibe paa 25 Reg.-Tons og derunder, Fartøjer, der udelukkende er bestemt til den undersøiske Telegraflednings Tjeneste, Skibe, der anløber en chilensk Havn som Nødhavn, naar de ikke lossere, lader, ilandsætter eller tager Passagerer om Bord, og Skibe, der ankommer i Ballast. Udenlandske Skibe skal betale Afgiften i den første Anløbshavn til Told- og Havnevæsenet. Denne Afgift er en ny og ikke ubetydelig Skat paa fremmed Skibsfart, den beløber sig omtrent til 90 Pfg. pr. Reg.-Ton, og paa Grund af de tyske Rederiers stærke Trafik paa Chile bliver det muligvis nødvendigt at forhøje Fragterne.

(Hamb. Børsenh.)

I Følge „Hamb. Børsenh.“ vil en Dampskibsforbindelse imellem Königsberg og Amsterdam blive aabnet af Det kgl. nederlandske Dampskibsselskab i Marts.

Det amerikanske Marineministerium har, i Følge „Tidsskr. for Maskinv.“, nedsat en Kommission, som skal undersøge alle de nu foreliggende Erfaringer, man har om Damppturbiner, deres Virkemaade og Økonomi, undersøge og om muligt prøve Skibe, hvor Turbiner er installeret, og afgive en Betænkning derom direkte til Kongressen samtidig med, at et Forslag til Bygning af en 5,000 Tons Krydser med Turbinemaskiner forelægges denne. For Øjeblikket findes der nemlig kun Turbiner i 3 amerikanske Yachter, ikke i andre Skibe.

Indtægterne af Afgifterne i Suezkanalen beløb sig i Februar til 8,95 Millioner Francs mod 7,86 Mill. Francs i samme Maaned i Fjor. Januar Maaned viste ogsaa en Stigning, og for begge Maaneder tilsammen var Indtægten 18,2 Mill. Francs mod 16,2 Mill. Francs i Fjor. 670 Skibe passerede i disse to Maaneder Kanalen mod 593 i Fjor, et Bevis paa, hvor livlig Færdslen for Tiden er til Østasien. (Hamb. Børsenh.)

Skibsmægler Ulrik Holm er d. 1. ds. i Følge venskabelig Overenskomst udtraadt af Firmaet Holm & Wonsild her i Byen. Firmaet fortsættes uforandret af Skibsmægler Chr Sass, og dets mangeaarige Medarbejder, Hr. M. H. Nielsen, indtræder som Parthaver i Forretningen.

Under Navn af Havet er der dannet et nyt Dampskibsselskab her i Byen, der har købt Dampene „Fyen“ og „Jylland“, tidligere tilhørende Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“ og lastende c. 1,700 Tons d. V. Selskabets korresponderende Reder er Kaptajn Andersen, der tidligere førte Dampskibet „Marselisborg“.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Dampskibet „Oscar II“s Grundstødning.

Resultatet af Dykkerundersøgelsen.

Det forenede Dampskibsselskab har udsendt følgende Redegørelse:

Da Dykkerundersøgelsen af dette Skib paa dvbere, klart Vand nu er tilendebragt, ser „Det forenede Dampskibsselskab“ sig i Stand til at meddele, at den Bundskade, der tilføjedes Skibet ved Paasejling af et undervands Skær, som Følge af, at Lodsens tog Fejl af sine Mærker, bestaar i en Række af Huller og Revner paa Styrbords Side tæt over Bundtankene. Alene i Forskibet findes en Revne paa 32 Fod og i Agterskibet en Revne paa 18 Fod, desuden et stort Hul under Styrbords Maskinrum samt flere mindre Lækager i forskellige Lastrum.

Da Lækagerne i Nr. 2 og Nr. 4 Lastrum samt i Højtanken var de største, fyldtes disse Lastrum først. Omtrent samtidig trængte Vandet ind i Maskinrummet; dernæst fyldtes de andre Lastrum gradvis gennem de mindre Lækager.

Den „Oscar II“ tilføjede Skade bestaar altsaa i en mer eller mindre kontinuerlig Gennemskæring af hele Styrbords Skibside, saaledes at Vandet har været i Stand til gradvis at fylde alle Lastrum. De vandtætte Skodder har altsaa i dette Tilfælde ikke kunnet komme til at virke efter deres Bestemmelse, og det samme vilde under tilsvarende Forhold være hændt med en hvilken som helst anden moderne Atlanterhavs Passagerbaad.

Paa den anden Side vil en Skade af et saadant Omfang næppe kunne foraarsages noget som helst andet Sted end netop i Skærgaarden, hvor der jo til Gengæld i Reglen ikke findes Mangel paa Steder, hvor et Skib under lignende Forhold kan sættes paa Grund uden Fare for Menneskeliv.

Søforklaringen.

Søforklaring aflagdes i Følge „Christianssands Tid.“ Torsdag d. 3. ds. i Anledning af „Oscar II“s Grundstødning.

Foruden de nærmere Omstændigheder ved selve Grundstødningen og Landsætningen, som kendes fra tidligere, forklarede Kaptajnen, hvilket bekræftedes af Vidnerne, med Hensyn til Indsejlingen til Christianssand, at han har været vant til at gaa ind og ud gennem Vestergabet, naar det er fint, klart Vejr, hvilket det var ved denne Lejlighed.

Saa vel „Oscar II“, som de to andre store Skibe „Hellig Olav“ og „United States“, har flere Gange sejlet ind gennem Vestergabet. Kaptajnen havde lige fra den foregaaende Aften været paa Broen uafbrudt og befandt sig ogsaa der ved Grundstødningen.

Da Lodsens var kommen om Bord, overlod han Varetagelsen af Skibets Kurs til denne, som han kendte fra tidligere Rejser.

1ste Styrmand forklarede, at han kom op paa Broen under Skibets Indløb i Vestergabet, c. 5 Minutter før Grundstødningen. Vidnet gik over paa Styrbords Side af Broen og fik straks efter en isbelagt Stage at se, der stak op af Vandet ret forude. Han varskoede Lodsens herom, og denne saa nu ogsaa Stagen, hvorefter der blev givet Styrbords Ror.

Stagen antoges først at være et Stykke Træ, der flød paa Vandet, idet den var i høj Grad overiset og laa meget skraat.

Kaptajnen, Rorgængerens og Udkigsmændene havde ligeledes antaget den for et flydende Træstykke. Derefter foregik Grundstødningen, som tidligere forklaret.

Lods Gunder Tørresen Trægde forklarede følgende:

Han har været Lods i 25 à 26 Aar og fast Lods i de sidste 20 Aar.

Han er ansat som Lods i Distriktet fra Lindesnæs til og med Christianssand. Han har mange Gange lodset Amerikabaadene ind her til, og han tror, det var 5te Gang, han skulde lodse „Oscar II“ ind. Han har derhos ogsaa lodset de store Emigrantbaade „Hellig Olav“ og „United States“ ind her til. Naar det er sigtbart Vejr, plejer han at lodse disse Skibe ind gennem Vestergabet, men i mørkt eller usigtbart Vejr gennem Østergabet, (hvilken sidste Vej oplystes at tage c. $\frac{1}{2}$ Times Tid længere). Han kom denne Gang om Bord i „Oscar II“ omtrent tværs af Lindesnæs og overtog straks Kommandoen med Hensyn til de Kurser, der skulde styres. Han styrede omtrent $\frac{3}{4}$ à 1 Mil udenfor Kysten, indtil man kom op imod Sognvaar Skær, hvorefter han styrede ind mellem Maageskær og Hanegalsboen i Retning mod Vestergabet. Videre styredes Øst om Lyngholmsbroen. Omtrent tværs eller lidt udenfor Ryvingen passeredes en udgaaende Damper om Bagbords Side, antagelig i næppe $\frac{1}{4}$ Kabellængdes Afstand. Paa Grund af dette Møde kom han ikke saa vestlig i Flekkerøgabet, som han plejer. Da han havde passeret Damperen, saa han paa sine sædvanlige Mærker, nemlig at han skal have Gamløen klar af Krosodden. Han syntes, at han havde faaet dette Mærke frem. Imidlertid stod han og syntes, at han kom for nær Vestsiden af ydre Flekkerø, hvorfor han gav lidt Styrbords Ror, saa at Skibet svingede lidt Bagbord over. Rormanden støttede her Roret lidt, uden at Vidnet varskoede om dette. Vidnet tænkte imidlertid, at han kunde gøre det, da han forment at være i Færvandet.

Vidnet kendte Smaavardeboen og har set en Stage paa denne; men han har mange Gange passeret Stedet uden at se efter den. Han formener nemlig, at naar han sejler efter de ovennævnte Mærker, behøver han ikke at se efter denne Stage. Han saa den heller ikke denne Gang, førend 1ste Styrmand sagde, at der var en Stage ret forude eller paa Styrbords Bov, uden

at han nærmere kan erindre, hvorledes Ordene faldt. Hertil svarede Vidnet: „Nej, men har vi vel ej“. Vidnet saa da igen paa sine Mærker og opdagede, at han havde taget Fejl af en Odde indenfor Gamløen og saaledes ikke havde haft Gamløen klar af Krosodden. Vidnet fik da ogsaa Stagen at se og gav da straks Styrbords Ror, saaledes at Skibet svingede Bagbord over. Da Stagen var agtenfor tværs i en Afstand af 5 à 6 Favne, stødte Skibet først en Gang, krængede over mod Bagbord og derpaa mod Styrbord og stødte en Gang til. Da Kaptajnen havde telefoneret ned i Maskinen, og faaet Besked om, at der strømmede Vand ind i Maskinrummet, spurgte han Vidnet, om ikke Skibet kunde landsættes i Bugten sønden for Gamløen udenfor Kjære. Vidnet mente imidlertid, at det var bedre at landsætte det i indre Flekkerø Havn, hvis der var Tid til at naa saa langt. Der blev derfor sat fuld Fart paa Skibet, og dette blev landsat i den inderste Del af Flekkerø Havn paa det bedst mulige Sted. Naar Vidnet kunde tage Fejl af Gamløen og den indenfor liggende Odde, antager han, at dette maa hidrøre fra, at der laa Sne paa Landet, og at Vidnet stod saa højt. Lodserne styrer altid efter Mærker i Land og ænses i ringere Grad Stager og Koste. Disse kan nemlig dels være borte og dels ligge under Vand. Vidnet foreviste Lægeattest for, at han har normal Synsstyrke i Forhold til Alderen, og hvorefter han ansaa i Stand til forsvarlig at kunne røgte sin Stilling som Lods.

Lodsoldermand Salvesen, der var til Stede i Retten, gjorde opmærksom paa, at der er givet Lodserne Instruks om, at man under Lodsning i Almindelighed maa rette sig efter Mærker i Land eller Fyrene, og ikke efter de flydende Mærker, da disse viser sig at være upaalidelige.

Tysk Overrettsdom.

Skal Skipperen gaa til anvist Losseplads?

Et Skib var befragtet til at bringe en Ladning fra Lysekil til Hamburg, Vehrings Kanal, Reiherstieg. Skibet gik efter Ankomsten til Hamburg ikke helt hen til den anviste Losseplads, men blev liggende et Stykke derfra, hvorved der foranledigedes Lægteromkostninger, hvilke Befragteren trak fra i Fragten. Som Grund til ikke at være gaaet hen til den anviste Losseplads anførte Skipperen, at der ikke havde været Vand nok, og at han ikke havde kunnet passere en før Lossepladsen liggende Bro uden at aftage Vantet.

Underretten havde dømt Skipperen, der derefter appellerede til den hanseatiske Overlandsret, som forandrede Underinstansens Dom og frikendte Skipperen med følgende Begrundelse: Skipperen havde ganske vist forpligtet sig til at bringe Ladningen til Vehrings Kanal, Reiherstieg, men Skibet var ogsaa kommet ind i denne Kanal; Certepartiet talte intet om en bestemt Losseplads i denne Kanal, og Skipperen var derfor efter den tyske Handelslovs § 592, 2. Stk., ikke forpligtet til at følge Modtagerens specielle Anvisninger, naar Skibets Sikkerhed herved vilde udsættes for Fare. Efter Udtalelser af Sagkyndige maatte der imidlertid siges at ligge en Fare i at slække Vantet af, foruden at det medførte Omkostninger og Tidsspilde. Skibet kom nemlig til Hamburg i November Maaned, paa hvilken Tid det hver Nat frøs 1 à 2 Grader. Hvis Vantene var blevet afslækkede, vilde de under disse Omstændigheder have

trukket sig sammen, og muligvis vilde de vanskelig kunne været anbragte igen, men i al Fald vilde der være Fare for, at de ved Tøvejr ude paa Søen vilde udvide sig og blive slække, hvorved Mastens Sikkerhed og dermed Skibets Sødygtighed paa Hjemrejsen vilde være blevet udsat for Fare. Denne Fare burde Skipperen ikke udsætte sit Skib for, og han havde derfor i Henhold til den anførte § 592 været i sin Ret, naar han nægtede at gaa længere ind i Kanalen, end Skibets Sikkerhed tillod det. Skipperen kunde derfor ikke gøres ansvarlig for de ved Lægtingen opstaaede Omkostninger.

Landsover- samt Hof- og Stadsretsdøm,

afsagt d. 4. Januar 1904.

Damperen Diana af Gøteborg blev i December 1898 befragtet af et Firma i Riga til at føre en Ladning Hørfrø fra Riga til Odense. Efter Certepartiet skulde Skibet herfor efter sket tro Aflevering af Ladningen — dog at Skibets Kaptajn ikke hæftede for Søskade — oppebære en Fragt af Rm. 3,000. Certepartiet indeholdt dernæst de almindelige Fritagelsesklausuler for Krig, Ulykke, Skipper og Mandskabs Forsømmelse m. m. samt Bestemmelse om, at Befragterne skulde levere Maatter til Garnering, medens Damperen skulde levere Garneringstræ, og at Befragterne skulde betale Ladningens Stuvning.

I Riga fandt Indladning Sted d. 21. og 22. December, efter at Skibets Kaptajn og to Styrmande havde undersøgt Skibet og fundet det tæt. Ladningen, der indtoges løst, anbragtes dels i et Rum agten for Maskinen, hvilket Rum fyldtes helt og derfor ikke forsynedes med Skod, dels i et Rum foran for Maskinen, hvilket Rum blev delt over i to ved et solidt Skod af ny Planker, saaledes at den forreste Del forblev tom, den agterste Del fyldt af Hørfrø. Det af Kaptajnen udstedte Konnossement henviste til Certepartiets Betingelser.

Paa Rejsen havde Skibet haardt Vejr, og Skoddet i Forrummet brækkede, saa at Ladningen forskød sig saa vel til Styrbord som forover, hvorfor den maatte lempes og afstives igen.

Ved Ankomsten til Odense viste Ladningen sig delvis beskadiget af Vand, hvorfor der udmeldtes baade Synsmænd for Ladningen og Synsmænd for Skibet. Synsforretningen over Ladningen gik ud paa følgende: . . . en Del af Frøet i Agterlasten var vaadt, sandsynligvis af Søvand, som var trængt ind i Skibet, dels gennem Dækket, dels fra Skibssiderne, idet Frøet paa disse Steder var sammenkaget. Den vaade Del af Ladningen fraskilt og vejedes for sig selv; ogsaa i Forlasten fandtes et mindre Parti vandbeskadiget Frø. Det samlede Kvantum vaadt Frø androg 69,673¹/₂ Pund, og Forringelsen, der sættes til Halvdelen af Værdien i god Stand, blev herefter udregnet til Rm. 3,326.92 eller Kr. 2,957.26. Synsmændene bemærkede endvidere, at Skibet var bygget af Træ, at Lasterummene ikke var fuldt garneret op til Dækket, at Lasterummene ikke var fuldt afmaattede helt op til Skibssiderne, hvilket dog var Kutyme paa den Aarstid; Undladelse heraf maatte anses for at være en væsentlig Grund til Ladningens store Skade.

Synsforretningen over Skibet gik ud paa følgende:

. . . . Skibet havde paa Grund af haardt Vejr paa Rejsen givet sig flere Steder, det fandtes ellers vel bygget og vel vedligeholdt. I Lastrummet var der kommet betydeligt Vand ind, og, da der ovenfor Mellemdæksvægeren ikke var nogen Garnering mellem den og øverste Dæksvæger, var Udenbordsklædningen her synlig i hele Skibets Længde, og det viste sig her, at Skibet havde taget Vand ind, særlig i Agterrummet. Synsmændene udtalte, at et Skib, der indtager saadanne Ladninger, som ikke taaler Fugtighed, altid bør have Garnering, som sikrer, at Ladningen ikke kommer i Berøring med Yderklædningen, og at de ovennævnte Mangler ved Garneringen derfor var væsentlig Skyld i en Del af Beskadigelsen paa Ladningen.

Ved Søforklaringen i Odense forklarede Kaptajnen og en Del af Besætningen, at Skibet under Rejsen havde haft haardt Vejr, at det havde faaet Styrbords Slagside, hvorfor det havde været nødvendigt at tage Lugen til Forrummet af for at lempe Lasten, og at der under dette var kommet Vand, dog kun ubetydeligt, ned i Lasten.

Da Diana paa en senere Rejse kom til Karrebæksminde, foranledigede Ladningsmodtagerne i Odense, der mente sig berettigede til Erstatning hos Skibet for Skade og forskellige Omkostninger i Anledning af det til Hørfrøet indtrængte Vand, en Arrestforretning i Fragten til Karrebæksminde for et Beløb af Kr. 2,670, hvortil de nedsatte deres Fordring under den Formening, at Rederiet kun hæftede indtil Beløbet af Fragten fra Riga til Odense. Ved Arresten bemærkedes det dog, at det ikke skulde være Mægleren, der paa Ladningsmodtagerens Vegne sad inde med Fragten, forment heraf just at udrede Folkehjre samt ind- og udgaaende Skibsgifter, hvilket man anslog til Kr. 600.

Under den ved Næstved Købstads Søren anlagte Arrestforfølgningssag blev der fremlagt en Opgørelse fra vedkommende Mægler, hvorefter der af Fragten kun var tilbage Kr. 1,263.23.

Ved Sørenns Dom blev Arresten stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt for et Beløb af Kr. 1,518.38, hvortil Ladningsejernes Erstatningskrav ansattes, og Rederiet tilpligtedes at taale, at der for dette Beløb og for Arrestens Omkostninger gjordes Eksekution i den arresterede Restfragt. Sagens Omkostninger hævdedes.

Denne Dom blev af Rederiet appelleret til Landsover- samt Hof- og Stadsretten i Kjøbenhavn, der i sin Dom udtaler følgende: Der maa gives Ladningsmodtagerne Ret i, at det ved det under Sagen fremkomne er godtgjort, at i al Fald en væsentlig Del af den Ladningen paaførte Skade skyldes Manglen paa behørig Garnering og Afmaatning. Ansvar for denne Mangel maa efter Sølovens § 142 paahvile Rederiet. Selv om man nemlig gaar ud fra, at Konnossementets Henvisning til Certepartiet medfører, at de i dette optagne Bestemmelser ogsaa maa danne Grundlaget for Retsforholdet mellem Rederiet og Ladningsmodtageren, se Sølovens § 144, kan der dog ikke gives Rederiet Medhold i, at det skulde følge af Certepartiets Bestemmelser og særligt af Bestemmelsen om, at Kaptajnen ikke hæfter for Søskade, at Rederiet skulde være fritaget for Ansvar for den Skade paa Ladningen, der er en Følge af, at Skibet ikke var behørig afmaattet og garneret. Da det nu dernæst maa antages, at denne Skade ikke andrager mindre end det Beløb, der ved Sørenns Dom er tilkendt (det bemærkes herved, at Erstatningen af Sørenns Dom er sat til Halvdelen af det Beløb, som Skaden i Følge Synsforretningen skulde beløbe sig til, og Halvdelen af Omkostninger ved Synsforretningen), og da der ikke findes Anledning til at gøre nogen Forandring i Sørenns Doms Bestemmelser om Arrestens

og Sagens Omkostninger, vil Søjetsdommen være at stadfæste.

Sagens Omkostninger for Overretten vil efter Omstændighederne være at hæve.

Frugtmarkedet.

Der har de fleste Steder været fragtet livligere i den sidst forløbne Uge, og selv om der ikke er nogen direkte Opgang i Raterne at konstatere, saa synes Tonen dog at være lidt bedre og Udsigterne mere lovende, da der gennemgaaende noteres flere Laster. Selv Nordamerika, der i saa lang Tid har ligget ualmindelig flovt, begynder at møde op med mere Bøge efter Tonnage, hovedsagelig dog for Træ, og med den tilstundende Kanada Sæson for Øje og i Forventning om, at Strejkeforstyrrelserne paa Jærnbannerne i Argentina etc. snart vil ophøre, vil der, hvis ogsaa Bøgetet til og fra Østen holder sig, efter al Sandsynlighed i Løbet af Foraaret blive Anvendelse for et ikke ringe Antal store Dampere. Ogsaa Sortehavsmarkedet tegner til at skulle blive livligere, og naar om faa Uger Østersøen og Hvidehavet begynder at leve op efter den lange Vinterdvale, skulde dette kun bidrage til end yderligere at virke stimulerende paa Frugtmarkedet i al Almindelighed. I flere Retninger er endvidere Kulfragterne rigeligere og tildels højere, bl. a. til Østersøen, men her kan Skibene sandelig ogsaa trænge haardt til al den Bedring, de kan faa, eftersom Forholdene i Nord- og Østersøen for den forløbne Del af Aaret har været mere end tarvelige, og Rederne for de Baade, som har sejlet her, kan være glade, naar de blot ikke har sat Penge til. Fra Wales er der til Havne som Hongkong eller Shanghai igen sluttet en Del Baade til 25/, der dog nærmest maa siges at være billigt, naar det tages i Betragtning, at Skibene, grundet paa Risikoen for Opbringelse, gaar Sønden om Afrika. I Retning af La Plata er Raten uforandret 8/ à 8/6 pr. Ton fra Cardiff.

Det østlige Marked har hovedsagelig fragtet for Ris fra Burmah til 23/6 à 24/ O. C. pr. April, men ogsaa Bombay og Kurrachee bevarer deres Fasthed, navnlig først nævnte Plads, hvorfra der er betalt indtil 16/6 til udsøgt Havn for prompt Lastning, 15/6 pr. April, 15/ à 15/3 pr. Maj, medens Kurrachee tog et Par April Baade til 16/. Calcutta har betalt 21/3 U. K. eller Kontinentet pr. Maj og 5¹/₄ Rupees for Kul til Bombay pr. Marts.

Sortehavet og omliggende Markeder har svinget lidt, og det er vanskeligt at karakterisere dem, men medens dette skrives, er Tendensen nærmest fastere. Odessa har sidst betalt 7/9 L. H. A. R. og til Danmark (for en Baad under 3,000 Tons) 10/ én, 10/3 to Havne, medens der fra Novorossisk til Rotterdam for nogle store Dampere (6,000 Tons og derover) kun betales 7/3. Azoff har kun taget faa Baade og betalte sidst 10/ „any“, 10/6 Hamburg pr. Marts/April, og 10/6 betales ogsaa Taganrog/Kristiania. Donauen er livløs; en enkelt Baad (6,200 Tons) sluttet pr. 20. Marts/5. April til 9/6 L. H. A. R., 10/ Hamburg. For Erts fra Poti er betalt 11/ Rotterdam eller Dunkerque, 11/3 Fleetwood, 11/9 Stettin, og for Salt fra Eupatoria 11/6 til Libau, Riga eller Reval.

Middelhavet har fragtet et betydeligt Antal Baade for Erts, men Raterne er tarvelige. Der betales med „free despatch“ 5/9 Marbella/Rotterdam, 6/6 Carthagena/Maryport, 5/9 Almeria/Middlesbro, 8/ Benisaf/Stettin, 7/ Seriphos/Glasgow, 9/6 Huelva/Baltimore eller Filadelfia, og med „full terms“ 7/ à 7/3 Benisaf/Rotterdam, 7/

Villaricos/Newport, 7/6 Porman/Rotterdam. For Svovl fra Sicilien sluttet til 6/9 til Oporto; for Fosfat noteres 6/ Bona/Bristol, 8/6 Stettin, 6/3 Bougie/Antwerpen, 8/3 Sfax/London, 8/9 Kingslynn og for Esparto 11/6 Oran/Firth of Forth. Aleksandria er flovt paa Basis af 7/ à 7/6 for Bomuldsfrø til London. Smyrna betalte 8/9 pr. Ton Dødvægt til London, Hull eller Leith. Fra Bilbao er Ertsraterne uforandrede som følger: 3/10¹/₂ Cardiff, 4/ Newport, 4/3 à 4/4¹/₂ Tyne Dock, 4/6 Middlesbro, 5/ Dunkerque.

Nordamerika har vist en Del Aktivitet, hovedsagelig for Træ, og fra god Golfhavn har Raten varieret mellem 81/3 og 85/ til én eller to Lossehavne, alt efter Destinationen. Fra Galveston eller New Orleans betales for en ganske prompt, mindre Baad til Danmark 11/6 én, 12/ to Lossehavne, og for en større 6 d. mindre, Option U. K. eller Kontinentet 10/ pr. Marts. Bomuldsafskibningerne er ophørte, og for Korn fragtes heller intet af Betydning. En Del forskellige Chartere sluttet, bl. a. 6 à 6¹/₄ Dollars for Kul Norfolk/Singapore, 15/3 Fosfat Tampa/Stettin, 9/9 Staalbillets Baltimore/Wales, endvidere nogle Baade for Sukker Cuba/New York eller Filadelfia 8¹/₂ Cents. De kanadiske Træfragter viser ingen nævneværdig Forandring; der noteres 35/ à 37/6 fra St. John etc. til Englands Vestkyst, 40/ à 41/ fra Miramichi. For Timecharter er Raten omkring 3/ for almindelig transatlantisk Fart.

La Plata er meget stille, da man ikke er aldeles sikker paa, at Strejken snart vil være forbi. De sidste Meddelelser lyder dog ret optimistiske, og pr. April/Maj kan faas 18/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, hvortil der sidst er sluttet, medens 16/6 akcepteredes for prompt Lastning. Fra Colastina er betalt 20/ for Quebracho Træ til Hamburg, Antwerpen eller New York.

Østersøen har saa godt som intet at byde paa for prompt Lastning, hverken Korn, Hør eller Træ. Riga kan nu igen naas, da Isforholdene har bedret sig noget, men der er dog endnu en Del Is i Bugten. Pr. f. o. w. noteres 19/ à 20/ D/B. til Østkyst Kulhavn, Frs. 26 Antwerpen, Hfl. 13¹/₂ à 14/ Kappbjælker til Holland, Frs. 29 D/B. Rouen, og for Smaadampere 12/13 Rm. Rugbasis til Sydsverrig. Reval har betalt 17¹/₂ Frs. Hør til Dunkerque eller Ghent, men der er nu kun Smaapartier at faa. For Pulpwood eller Props sluttet sidst til Frs. 23/24 pr. Favn Windau eller Libau til Holland eller Belgien, hvortil der endnu er enkelte Ladninger, endvidere til 8/ à 8/3 pr. Load Props til Forthet eller West Hartlepool. De tyske Pladser har ingen Ordre ud over nogle faa Sleeperslaster til Østkysten til 5/ à 5/6 pr. Load. Pr. f. o. w. fra Botten viser Raterne ingen Forandring. Der noteres Frs. 30/33 D/B. B Finland/Antwerpen, Frs. 32 Sundsvall (3 Pladser) Ostende, 25/ D/B. ¹/₂ Boards Luleå/West Hartlepool, 25/ pr. Favn Props Abo/Cardiff, 27/6 Uleåborg (1/2 Pladser)/Cardiff eller Barry, Frs. 30/32 Pulpwood eller Props Sydfinland/Ghent eller Terneuzen, Frs. 32/34 Dunkerque eller Calais.

Kulfragterne er lidt bedre til Østersøen, men i andre Retninger sluttet der livligt til omtrent uforandrede Rater. Fra Firth of Forth sluttet til 4/3 Frederikshavn, 3/11 Helsingborg, 4/ Karrebæksminde, 3/10¹/₂ à 4/3 Flensborg, 3/10¹/₂ à 4/ Swinemünde, 4/6 Wismar, 4/7¹/₂ à 4/9 Rostock, 4/ Neufahrwasser, 4/1¹/₂ Libau, 6/4¹/₂ Barcelona, 6/ Genua. Tynen betalte 3/9 à 4/3 Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/3 Neufahrwasser, 4/3 Kronstadt, April Afskibning, 6/4¹/₂ Barcelona, 6 Genua, 5/10¹/₂ Neapel, 7/ Venedig, 6/ Aleksandria, 5/7¹/₂ Port Said. Cardiff fragtede som følger: 4/6 Aarhus, 4/7¹/₂ Kjøbenhavn, 6/9 Barcelona, Frs. 6¹/₂ à 6³/₄ Marseille, 6/ à 6/1¹/₂ Genua, 5/10¹/₂ Neapel, 6/10¹/₂ Venedig, 5/9 Konstantinopel eller Piræus, 5/6 à 5/7¹/₂ Port Said, 9/3 Aden, 10/ à 10/6 Colombo, 25/ Shanghai eller Hongkong, 14/ Kapstaden, 6/ Las Palmas, 8/ à 8/6 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere viser sig stadig omtrent uforandret. Der noteres:

ab Petersborg pr. f. o. w. 6 Mark pr. Ton Olje til Sundhavn.

ab Kønigsberg 14 à 15 Mark pr. Ton Rugbasis/Oljekager til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne, Østkyst England 1/6, Kanalen 1/9 pr. 500 lbs. Oljekager.

ab Danzig 5½ à 6 Mark pr. Ton Mel, Harvich Bjælker 8/6 à 9/ pr. load.

ab Stolpmünde 5½ à 6 Mark pr. Ton Havre til Danmark, Vestsverrig.

ab Rügenwalde 5 à 5½ Mark pr. Ton Havre, 4 à 4½ Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sundhavn.

ab Stettin 4½ à 5 Mark pr. Ton Korn, 65 Pf. pr. Sæk Mel til Danmark, 4 à 4½ Mark pr. Ton Briketter til Warberg eller Gøteborg, 5 Mark pr. Ton Oljekager til Nyköping (Sverrig).

ab Stralsund 4 Mark Sundhavn, Danmark, nordligst Aarhus, 4½ Mark nordligst Aalborg, 5 Mark til Gøteborg, alt pr. Ton Rug.

ab Rostock 3½ Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sundhavn.

ab Carlshamn, Stettin 3¼ Mark Hamburg, 4¼ Mark Bremen, 4½ Mark pr. Ton Gadesten, til Danzig 3½ à 3¾ Mark pr. Ton Raasten.

ab Limhamn, Rostock 23 Mark pr. Kbfv. Kalksten.

ab Bornholm 3¼ Mark til Danzig, 3½ Mark til Flensborg pr. Ton Sten, 15/16 Øre pr. Ctn. Sten til Aarhus, Aalborg.

ab Faxe til Drammen 3½ Kr., Stettin 3 Mark pr. Ton Kalksten, til Odense 20 Kr., til Flensborg 15 Kr. pr. Kbfv. Kalksten.

ab Kjøbenhavn 22 à 23 Øre pr. Ctnr. Foderstoffer til Østbornholm.

Ny Breddobservation af A. O. Tuxen.

Vi har modtaget følgende:

I Følge nogle Artikler i „Nautisk Tidende“ og „Dansk Søfartstidende“ synes det at være en almindelig Opfattelse, at Benyttelse af Kulminationssekunder, naar man ved 2 Højder af et Himmellegeme og den mellem-liggende Tid vil beregne Bredden, er en „Ny Observation“.

Jeg skal i den Anledning tillade mig at meddele, at jeg allerede for mange Aar siden har benyttet denne Fremgangsmaade ved Breddens Beregning, og at Observationen findes fremstillet i „Annalen der Hydrographie und Maritime Meteorologie“ Pag. 8—10, Aargang 1885.

Overhovedet har Professor, Dr. G. E. Weir i „Annalen der Hydrographie und Maritime Meteorologie“ 1884—1885 givet en indgaaende Beskrivelse af To-Højdeproblemet og de forskellige Maader, paa hvilke det er bleven løst, siden Douwés første Gang fremsatte denne Observation.

J. F. Lohmann.
Skibsfører.

Sømandshjem og Skole i Svendborg.

Fra Svendborg skrives til „Dansk Søfartstidende“:

Ganske naturligt har der i en Søfartsby som Svendborg ofte været Tanker og Planer fremme om at oprette et Samlingssted for de mange Søfolk, som har længere eller kortere Ophold der. Imidlertid har det vist sig, at der ikke har været Kræfter nok paa Pladsen til at realisere Sagen, men nu lader det til, at den skal rejses ved Paavirkning og Støtte andet Steds fra.

Tanken om at forbinde en Skole eller i al Fald nogen Undervisning og maaske Underholdning med et Hjem udkastedes i Svendborg, men optoges af Foreningen „Broderkredsen paa Havet“, hvis Sekretær, Missionær Rasch, Odense, indbød til et Møde i Svendborg Høj-skolehjems Sal Mandag d. 29. Februar.

Karakteren og Resultatet af dette Møde vil fremgaa af efterfølgende refererende Omtale af det.

Efter en Salme og Bøn holdt Missionær Rasch et indledende Foredrag, hvori han først omtalte, hvad der hidtil var gjort, særlig i kristelig Retning, blandt de unge Sømand. Sømandshjemmet i Esbjerg maatte betragtes som et Mønster til Efterfølgelse. Fra Højskolerne har vi set, hvilken Velsignelse for vort Folk, deres Oplysnings- og Undervisningsarbejde har været, og da Tanken nu kom fra Svendborg om at knytte en Skole til Hjemmet, har Broderkredsen optaget den og nedsat et Udvalg for at realisere den. Vi har sikret os en Grund tæt ved Byen (ved Graaes Mølle) og tænker at rejse en Slags Højskole for Sømand med Undervisning i Sømandsfag, i Dansk, Regning, Engelsk, Sløjd og med forskellige Foredrag. Muligvis vil Sagen kunne udvikle sig, saa at der senere kan oprettes en Sømandssparekasse og maaske et Alderdomshjem. Vi faar 6 Tdr. Land at raade over. Bygningen anslaaes foreløbig til c. 50,000 Kr. For Ophold og Undervisning tænkes fastsat en Betaling af 25 Kr. maanedlig. Der tænkes begyndt med c. 40-50 Senge. Med Hensyn til Lærerkrafter tænker man sig en Forstander, der især kan lede det aandelige Arbejde, og én, der kan paatage sig Økonomien og nogle af de mere praktiske Fag. Der agtes begyndt at bygge til næste Sommer. Vi nærer ingen Tvivl om at kunne faa Statsunderstøttelse til Sagen. Den danske Sømand maa nu selv tage fat for at højne sin Stand.

Hermed sluttede Indlederen og bad Navigationskoleforstander Aage V. Tuxen om at overtage Dirigenthvervet.

Pastor Prip og Løjtnant A. O. Tuxen sluttede sig med Glæde til Tanken. Ligesaa Skipper Benzen og Farvehandler Thorbensen.

Havnefoged Møller ønskede ogsaa gerne et Sømandshjem, men var ikke saa begejstret for Tanken om en Skole i den foreslaaede Retning. Taleren spurgte, om der kunde tænkes at forbindes en Kokkeskole med Hjemmet. Det vilde have stor praktisk Betydning.

Indlederen udtalte, at dette Spørgsmaal var overvejet og skulde blive det endnu nøjere.

Navigationslærer Rasmussen troede, at Betydningen af Skolen særlig skulde ligge i at vænne Sømandene til at tænke paa at anvende deres Tid i en god og udviklende Retning.

Indlederen meddelte nu, at der snart fra Broderkredsens Udvalg vilde udgaa nærmere Indbydelse og Planer. Foreløbig kunde man slutte sig til Sagen ved at indmelde sig hos Sparekassebestyrer Bach, Svend-

borg, der velvilligst havde overtaget Hvervet som Kasserer.

Mødet sluttede derpaa med Bøn og Salmesang.

Generalforsamlinger.

Seassuranceforeningen „Ærø“

har afholdt sin ordinære, aarlige Generalforsamling.

Formanden, Forretningsfører N. Ohlsen aabnede Generalforsamlingen samt oplæste Regnskabet, hvoraf vi uddrager følgende.

Indtægt: Reservefonden den 31te December 1902 Kr. 505,279,32, Ordinær Præmie Kr. 61,560,38, Tillægs-Præmie til 31te Marts Kr. 48,674,90, Tillægs-Præmie til 31te December Kr. 51,811,15, Ekstra-Præmie Kr. 10,486,41, Mulkter Kr. 552,75, Renter m. m. Kr. 15,231,37, Reservefonden til Gode den 31te December 1903 Kr. 63,518,21. Udgift: Aktieret (ved Salg og Forlis 1902) Kr. 5,952,00, Aktieret (ved Omtaksation) Kr. 7,746,90, Dividende Kr. 94,402,05, Havarier Kr. 116,323,17, Dispatchersalær Kr. 1,596,00, Administration Kr. 3,567,65, Assuranceildet og Musik Kr. 796,16, Rejseudgifter Kr. 1,104,77, Brovægterløn Kr. 121,33, Aktier i „Dansk Søfartstidende“ af Kr. 4,000,00, Ristorno Kr. 28,447,56, Brandforsikringspræmie Kr. 90,177. Den samlede Indtægt andrager Kr. 236,296,61, Udgiften Kr. 274,959,36 Underskud Kr. 38,662,74. Reservefonden den 31. Decbr. 1902 Kr. 505,279,32, Balance med Reservefonden d. 31. Decbr 1903 Kr. 466,616,58. Ialt Kr. 741,575,94. I Foreningen er indtegnet til 31te December 1903 Kr. 3,392,810. Heraf paa Skibe Kr. 3,290,210, Aktieret Kr. 102,600. Interessenternes Andel i Fonden den 31te December 1902 12¹/₁₀ pCt. Den 31te December 1903 13³/₄ pCt.

Kapital-Status:

Ved Regnskabets Opførelse indestod i forskellige Pengeinstitutter med Kassebeholdning samt Reservefond (dette til Gode 63,518,21) ialt Kr. 466,616,58.

Regnskabet godkendtes.

Skibsreder R. R. Levinsen genvalgte som Revisor, medens den anden Revisor, Skibsreder Jens Carlsen, som er valgt til Bestyrelsesmedlem, paatog sig endnu et Aar at revidere Regnskabet.

Dernæst forelaa der flere Forslag fra Bestyrelsen, bl. a.

I § 5, Side 9, 2det Stykke, indsættes efter Ordet „Grønland“: „Davisstrædet, Nordamerikas Østkyst Nord for 60° Bredde.

I samme §, Side 10, 3dje sidste Stykke: „Skibe, som besejler den norske Kyst Nord for Stat i Tiden o. s. v. forandres til:

„Skibe, hvis Bestemmelsessted er norsk Havn Nord for Stat, og som besejler den nævnte Kyststrækning i Tiden o. s. v.

Efter at Formanden havde gjort Rede for Ændringsforslaget og efter korte Bemærkninger af d'Hrr. §Skibsreder Børre-Friis og Mægler Hermann C. Boye, vedtoges Forslaget.

§ 17 (Om Direktionen) foreslaas at begynde saaledes: Foreningen styres af en Direktion, der bestaar af 6 Medlemmer; disse vælges o. s. v. Dette Forslag træder i Kraft, saa snart Valget af Forretningsføreren har fundet Sted.

Kancelliraad H. C. Grube udtalte, at han ikke ønskede at deltage i Bestyrelsens Møder ved Afstemning over Valget af den ny Forretningsfører.

Forslaget vedtoges.

I § 18, 1ste Stykke, efter Ordet „Love“, bortfalder Punktum, og der tilføjes: „og den har kontrollerende og bestemmende Ret overfor Forretningsføreren med Hensyn til, hvad der i Følge hans Stilling maatte anses for formaalstjenligt for Foreningen“.

„Direktionen vælger af sin Midte hvert Aar sin Formand,

hvis Stemme i Tilfælde af Stemmelighed inden for Bestyrelsen gør Udslaget.“

Formanden motiverede nærmere Bestyrelsens Forslag. Ønskede Interessenterne truffet en anden Ordning, stod det dem jo frit for.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen fandt Bestyrelsens Avertering ang. Antagelse af en Forretningsfører for Foreningen ufyldstgørende. Hvorfor skal der ikke affattes en Instruks for denne, lige saa godt som der findes en saadan for Besigtelsesmanden. Taleren fandt det ogsaa uheldigt, at Bestyrelsen ikke i „Ærø Avis“ havde bekendtgjort paa hvilke Betingelser, man ønskede at antage Forretningsføreren, dennes Løn o. s. v. Endelig syntes Taleren, at det ikke var rigtig at afskære Mæglere samt korresponderende Redere fra at søge den ledige Bestilling. Naar en Mand varetog den Gerning, han var betroet, maatte han vel have Ret til at benytte den tiloversblevne Tid paa bedste Maade. Det var kun en lille Løn, man bød Forretningsføreren, særlig naar man tog Hensyn til de stillede Betingelser og det store Depositum af 10,000 Kr., han skulde stille.

Formanden bemærkede til Hr. F. Hansen, at Lovene hjemlede Bestyrelsen endnu langt større Ret til at handle, som den vilde, end den havde gjort. Der staar nemlig intet om, at vi skal bekendtgøre det i „Ærø Avis“. Bestyrelsen har den Opfattelse, at det er heldigt for Foreningen, at den ny Regnskabsfører hverken indtager en Stilling som Mægler eller som korresp. Reder. Har Interessenterne en modsat Mening, har de Lov at kuldkaaste vore Betingelser.

Efter at der var vekslet Repliker mellem d'Hrr. F. Hansen og N. Ohlsen skredes til skriftlig Afstemning. Ved denne vedtoges Bestyrelsens Forslag med 115 St. imod 13.

Til § 20 tilføjes følgende Slutningsstykke:

„Den skriftlige Afstemning er hemmelig og foregaar saaledes, at den stemmeberettigede Interessent faar udleveret saa mange Stemmesedler, som han har Stemmer, hvilke atter efter Brugen afleveres uden Underskrift“.

Vedtoges med 97 Stemmer imod 25.

Et Forslag fra H. A. Grube er fra forrige ordinære Generalforsamling henstillet til Afgørelse:

„Ekstrapræmien paa Bathurst (Afrikas Vestkyst) foreslaas at bortfalde“.

Formanden: Havnen er vist god og sikker nok, men skal der indtræffe Havari, er det en lang Vej for at kunne faa repareret. Derfor er Bestyrelsen lidt betænkelig ved at give Slip paa Ekstrapræmien.

Mægler Herman C. Boye: Her er kun Tale om god og sikker Havn, og da der findes saadan, mener Taleren, at der ikke bør betales Ekstrapræmie paa Bathurst.

Grubes Forslag vedtoges med 63 Stemmer imod 50.

C. Krull-Hansen, „Anne“, foreslaar:

„At Ekstrapræmien $\frac{1}{4}$ pCt. (under Punkt a. og b.) i § 5 bortfalder.

Formanden: Meningen med Forslaget er at fritage for Ekstrapræmien for Østersøen om Vinteren, medens denne bibeholdes for Nordsøens Vedkommende.

Forslagsstilleren, Kaptajn C. Krull-Hansen („Anne“) pointerede, at han havde ført 50 Granitlaster over Søen uden at der var tilstødt noget Uheld eller Ulempe derved. Der var, saa vidt Taleren vidste, kun gaaet et Skib tabt ved denne Sejlads, saa der var næppe større Fare ved at sejle med Granit end med andre Varer, særlig med de nuværende godt og stærkt byggede Skibe. Vi har nu haft denne Ekstrapræmie i 5 Aar, og vi kan ikke paa denne Maade konkurrere med andre danske Skibe.

Skibsreder Alb. Petersen: Ekstrapræmien burde ogsaa bortfalde for Nordsøens Vedkommende. Der er tabt flere Skibe, som har sejlet paa samme Fart med Træ og Havre.

C. Krull-Hansens Forslag vedtoges med 83 Stemmer imod 29.

Begge de vedtagne Forslag (Grubes og C. Krull-Hansens) træder dog først i Kraft fra 1ste Januar 1905.

Bestyrelsen henstiller følgende:

Generalforsamlingen bemyndiger Bestyrelsen til af Foreningens Midler at købe eller lade opføre en Bygning, hvori

indrettes Forretningslokale, Bestyrelseslokale, Beboelseslejlighed til Forretningsførereren m. m.

Paa Forslag af Mægler Herman C. Boye tiltraadte Forsamlingen Bestyrelsens Forslag.

Endvidere meddelte Formanden, at Bestyrelsen havde modtaget Forslag fra Skibsfører Hansen („Alma Marie“) om Ophævelse af Ekstrapræmie paa Marokkokysten. Forslaget var indkommet for sent; det vilde derfor komme under Overvejelse og blive foresat til Behandling paa næste Aars Generalforsamling.

Endelig ønskede Bestyrelsen Oplysninger om Besejlingsforhold m. v. paa New-Foundland og Labrador. Formanden bad de Skibsførere, som kendte Forholdene der, om at tilsende Bestyrelsen Oplysninger om samme.

Kaptajn J. Clausen, som har været i Fart paa saa vel New-Foundland som Labrador, gav forskellige Oplysninger. Der var stor Forskel paa Sejladsen paa New-Foundland og Labrador, sidstnævnte Sted var mangen Gang farligt at befare.

Derefter afsluttede Formanden Generalforsamlingen med en Tak til de mødte.

Om Aftenen samledes Deltagerne til en Fællesspisning. Den smukke Festlighed, i hvilken der deltog over tre Hundrede Mennesker, formede sig bl. a. som en Hyldest af den afgaaende Regnskabsfører, Kancelliraad H. C. Grube.

Den 1. Marts foretog Søassurancen „Ærø“s Bestyrelse i Forening med Suppleanter Valg af en ny Regnskabsfører for Foreningen i Stedet for Kancelliraad H. C. Grube, der paa Grund af Alder har ønsket at træde tilbage.

Der var indkommet 10 Andragender, hvoraf 1 kasseredes som ugyldigt, grundet paa at Paagældende, som boede udenfor Ærø, ikke kan være Interessent i Selskabet og som saadan heller ikke er (i Følge Lovene) kvalificeret til Valg.

Der foretoges bundet Valg mellem de 9 tilbageblevne Ansøgere. Ved tredje Omvalg, hvor Stemmerne faldt lige mellem tvende Ansøgere, nemlig Kaptajnerne Emil Holm og Hans Clausen, valgtes ved Lodtrækning Kaptajn Hans Clausen („Saga“), der saaledes i en nær Fremtid bliver Søassuranceforeningens „Ærø“s Regnskabsfører.

Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise

har holdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører A. Damm dirigerede.

Forretningsførereren, Kaptajn O. Hecksher aflagde Beretningen for det forløbne Aar og omtalte forskellige af de største Bjærgninger, der var udførte i Aarets Løb, deriblandt Bjærgningen af Dampskibene „Tantallon“, „Woglinde“, „Koldinghus“, „Avona“, „Hermann“, „Diana“ og Bjærgningen af den tyske Regerings Muddermaskine Nr. 6.

Formanden i Bestyrelsen, Grosserer Carl H. Melchior fremlagde Driftsregnskabet. Indtægten var 1,016,982 Kr. Overskudet var 127,458 Kr. Til Reservefonden henlagdes 30,000 Kr., til Amortisationsfonden 10,000 Kr., til Pensions- og Understøttelsesfonden 10,471 Kr. Som Udbytte fordeltes 6½ pCt. med 72,000 Kr., og i ny Regning fremførtes 3049 Kr. Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Fabrikejer Alfred Benzon. Revisorerne Kontorchef Carlsen og Direktør Normann genvalgtes.

Aalborg Dampskibsselskab

har udsendt Regnskab for 1903. Skønt de nykøbte Skibe „Margrethe“ og „Inger“ kun har været i Fart i 9 og 7 Maaneder, er Overskudet ca. 42,600 Kr., som er ca. 13 pCt. af Aktiekapitalen. Af nævnte Beleb foreslaar Bestyrelsen at udbetale et Udbytte af 5 pCt. og afskrive Resten paa Skibene.

Dampskibsselskabet „Vulcan“

har holdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Zeuthen dirigerede. Den korresponderende Reder, Kaptajn C.

P. Jensen, aflagde Beretning. Han fremhævede, at Fragterne i det forløbne Aar havde været ualmindelig lave, og tilmed havde et Par af Skibene været opholdte i længere Tid ved Havarier, som, da de indtraf paa den bedste Aars-tid, havde til Følge, at Skibene gik glip af et Par gode Trærejser.

Resultatet blev derfor ikke som forventet, men til Trods herfor har Skibene dog indsejlet et Overskud af 55,388 Kr. Herfra gaar imidlertid diverse Udgifter, saaledes at der bliver et Netto Overskud af 27,998 Kr.

Bestyrelsen foreslog 4 pCt. Udbytte og 16,789 Kr. henlagt til Reservefonden, der efter Fradrag af Havarier etc. nu udgør 195,106 Kr.

Dette vedtoges.

Til Medlem af Bestyrelsen valgtes Fabrikant Otto Benzon og genvalgtes Overretssagfører Zeuthen og Grosserer J. Prah.

Sømandsforeningen

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Efter at Etatsraad Frantz Th. Adolph, havde overtaget Dirigenthvervet, aflagde Formanden, Kaptajn Schultz, Beretning om Aarsregnskabet for Foreningens forskellige Understøttelseskasser og for de indkomne Gaver og Bidrag.

De overordentlige Medlemmers Bidrag udgjorde i Forbindelse med Renter af Foreningens Kapital ialt 5,426 Kr. Indtægterne i Understøttelseskasserne for Sø-mænd var 6,868 Kr., i det væsentligste fordelende sig paa følgende Poster: Medlemsbidrag 2,586 Kr., de overordentlige Medlemmers Bidrag 1,000 Kr., Bøder fra Sø- og Handelsretten c. 550 Kr. og Renter 2,680 Kr. Overskuddet fra 1903 udgjorde 529 Kr. 27 Øre.

I Understøttelser var der udbetalt 5,540 Kr., heraf for Forlis 765 Kr., i Sygehjælp 3,072 Kr., Begravelseshjælp 660 Kr., Alderdomshjælp 788 Kr. og Huslejhjælp 230 Kr.

I Sømandenes Enkekasse havde Medlemsbidragene udgjort c. 1,220 Kr., de overordentlige Medlemmers Bidrag 500 Kr. og Renterne c. 4,260 Kr., ialt havde Indtægten været 5,986 Kr. Af Udgifterne i Enkekassen var der til Pensioner a 100 Kr. medgaaet 1,700 Kr. og til Pensioner a 80 Kr. 2,000 Kr. Overskuddet for 1903 var 1,326 Kr. Hvad Byggefonden angik, var der fremkommet et større Overskud, ialt c. 9,000 Kr., idet Byggefonden i December 1903 og Januar-Februar 1904 havde modtaget en Del Gaver i Form af Obligationer og Nedsættelser af Rentekrav. Formanden udtalte en Tak til de Herrer og Damer, der havde vist Foreningen denne store Interesse, hvortil Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig.

Der gaves derefter enstemmig Decharge for Regnskabet.

I sin yderligere Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar omtalte Formanden ligesom i Fjor det Misforhold, der var imellem det store Kontingent af Understøttelsen, der gik til Provinserne, og de ringe Indskud, Provinserne indsendte, fordi deres Gaver og Bidrag gik til de lokale Sømandsforeninger. Det var Bestyrelsens Hensigt at tage dette Spørgsmaal under alvorlig Overvejelse. Og disse Overvejelser vilde gaa i Retning af at indskrænke Foreningens Omraade til Kjøbenhavn, eller i alt Fald Sjælland.

Det sidste Punkt paa Dagsordenen var Valg af Bestyrelse og Tillidsmænd til de forskellige Kasser. De afgaaende Medlemmer blev alle genvalgte. Nyvalgt paa Grund af Dødsfald blev Kaptajn Jespersen til Tillidsmand for Understøttelseskassen for Sø-mænd.

Vejle Sømandsforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Kapt. P. Poulsen bød Velkommen og fremlagde Regnskabet, der ballancerede med Kr. 3,851.98.

Der er i Aarets Løb uddelt 330 Kroner til trængende Medlemmer og Enker efter Medlemmer af Foreningen.

Kassebeholdningen var ved Regnskabsaarets Afslutning Kr. 3,473.58

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes enstemmigt Mægler C. Holm og Havnefoged S. Gylding og til Revisorer Kapt. C. Bertelsen og Kapt. N. M. Fischer.

Det kgl. oktrojerede Sø-Assurance Kompagni

har afholdt aarlig Generalforsamling og udsendt Regnskab for Aaret 1903. Sammenlignet med det foregaaende Aar ser Regnskabet saaledes ud:

	1902	1903
	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Saldo fra f. A.	00	3,003 89
Skadesreserve fra f. A.	1,139,520 47	1,393,685 13
Præmieindtægt	1,925,891 90	1,754,794 91
Renter	122,981 34	104,920 43
	3,188,393 71	3,256,404 36
hvorfra gaar:		
Reassurancepræmier	644,699 20	485,842 38
Udbetalte Ristorni	62,396 36	44,935 12
Havarier	845,795 11	1,221,145 20
Administrationsudgifter	41,394 99	39,272 45
	1,594,285 66	1,791,195 15
Rest	1,594,108 05	1,465,209 21
hvoraf til Skadesreserve	1,393,685 13	1,365,809 49
Overskud	200,422 92	199,399 72
hvoraf udrededes:		
Honorar til Direktøerne og Revisorerne, samt Tantiømer	17,419 08	15,372 99
Aktionærerne	180,000 00	180,000 00
	(15%)	(15%)
Saldo til n. A.	3,003 89	4,026 73
Selskabets Status saa ved de respektive Regnskabsaars Afslutning saaledes ud:		
	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Obligationer	2,432,000 64	2,290,231 20
Udestaaende Fordringer	820,016 94	974,501 04
Penge	332,263 57	140,352 08
	3,584,281 15	3,405,084 32
− Gæld	308,933 63	252,528 85
Overskud af Ejendele over Gæld ..	3,275,347 52	3,152,555 47
Der er saaledes regnskabsmæssig Dækning for:		
	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Grundfondskapital	1,200,000 00	1,200,000 00
Reservefond	600,000 00	600,000 00
Ekstra Reservefond	78,658 50	82,719 25
Reserve til uafgjorte og paaregnede Skader	1,393,685 13	1,265,809 49
Saldo til n. A.	3,003 89	4,026 73

Dampskibsselskabet „Vendila“ har holdt aarlig Generalforsamling. Forretningsfører Christensen aflagde en kort Beretning om Virksomheden i 1903, hvorefter Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen, gav en Oversigt over Regnskabet. Af de tre Skibe har det ene for hele Aaret givet et Overskud af 26,544 Kr., de to andre for ca. $\frac{1}{2}$ Aar et Overskud af 16,523 og 11,711 Kr. De ældre Aktier giver et Udbytte af 4 pCt., de ny af 2 pCt. Til Reservefonden henlægges 20,000 Kr. De tre Skibe staar til Bogs for et samlet Beløb af 1,127,774 Kr. Reservefonden udgør nu 77,182 Kr.

Der gaves Decharge for Regnskabet, og det efter Tur fratredende Medlem af Bestyrelsen genvalgtes. Ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Dampskibsselskabet „Danmark“ har holdt aarlig Generalforsamling. Direktør Bülow dirigerede.

Forretningsføreren, Grosserer Sonne, aflagde Aarsberetningen. Han karakteriserede Aaret som daarligt, en nødvendig Følge af de daarlige Fragter. Skibene havde som sædvanlig været beskæftigede i Nord- og Østersefart. Selskabet havde anskaffet sig et nyt Skib, „Rolf“, paa 3,200 Tons, der havde vist sig at være et godt Fartøj. Der er desuden kontraheret med et hollandsk Værft om et lignende Skib, der faar Navnet „Niels R. Finsen“, og som vil være færdigt om en Maanedstid.

Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører P. G. C. Jensen fremlagde Regnskabet. Samtlige Skibes Brutto Fragt har været 898,649 Kr., deres samlede Overskud 61,000 Kr. Der gives intet Udbytte. Til Reservefonden henlægges 44,197 Kr. De seks Skibe er bogførte for 1,554,000 Kr. Aktiekapitalen er 1,400,000 Kr., Reservefonden 72,225 Kr.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Kommandør Mægaard.

Dampskibsselskabet „Cimbria“ har holdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Dyrhauge dirigerede. Forretningsfører Christensen afgav en kort Beretning om Virksomheden i 1903, hvorefter Bestyrelsens Formand, Gros-Victor Høffding, gav en Oversigt over Regnskabet. Selskabet har i de forud for 1903 nærmest gaaende $\frac{1}{2}$ Aar udbetalt i Aktieudbytte tilsammen 38 pCt. For 1903 bliver Udbyttet ligesom for 1902 4 pCt. Til Reservefonden er der i de nævnte $\frac{1}{2}$ Aar henlagt tilsammen 43 pCt. eller 303,510 Kr. Til Tab paa Havarier m. v. er medgaaet ca. 35,000 Kr., hvorefter Reservefonden den 1. Januar 1903 udgjorde 268,674 Kr. eller 38 pCt. af Aktiekapitalen. 45,000 Kr. benyttedes til Indfrielse af udtrukne Partialobligationer. I Aar henlægges til Reservefonden 35,000 Kr., hvorefter den udgør 232,777 Kr. De fire Skibe staar til Bogs for et samlet Beløb af 1,443,600 Kr.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Grosserer Høffding. Grosserer G. Noack bragte Bestyrelse og Reder en Tak for den udmærkede Ledelse af Selskabet.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Vi har fragtet en lille Damper paa Time Charter, og det blev opgivet os af Rederen, at dens Gennemsnitsfart var $7\frac{1}{2}$ —8 Knob. Nu finder vi, at dens Hastighed ikke kan drives op til mer end 5 Knob og ønsker derfor at vide, om der i den Anledning kan gøres noget Krav gældende mod Rederen, og om der kendes Tilfælde af lignende Art?

Time Charterers.

Sv.: Det er meget vanskeligt at afgøre, om en Opgivelse som den ovenfor nævnte er at betragte som en Garanti eller blot som en Oplysning. Hvis det er en Garanti, saa kunde den, skønt den ikke er opfyldt, kun berettige en Omstødelse af Befragtingen, saa længe denne ikke er begyndt at dreje; efter dette Tidspunkt kan der kun blive Tale om Skadeserstatning. Der synes imidlertid ikke at foreligge andet end en usand Oplysning, og som saadan betragtet kan den vistnok ikke danne Grundlaget for nogen Retsforfølgning — dog tror vi, at der i dette specielle Tilfælde kunde kræves Dækning for de derved foraarsagede Tab. Vi kan imidlertid ikke henvise til noget lignende Tilfælde.

(Shipp. Gaz.)

Fra Sø og Land.

Aalborg Byraad har valgt Skibsfører Poul Chr. Christensen, Aalborg, til Havnedfoged i Aalborg. Hr. Christensen har i en Aarrække ført 3-m. Skonnert „Urød“.

Handels- og Søfartsnævnet i Malmø har i Følge „Børsen“ optaget Spørgsmaalet om Indrettelse af en Frihavn ved Malmø

til Behandling og anmodet Overingeniør Major Holmberg om at udarbejde Planer og Overslag til et saadant Anlæg, der ventes at kunne udføres for noget over 300,000 Kr. Der er nedsat et Udvalg til at lede Forhandlingerne.

Ved kongelig norsk Resolution af 6. Februar er det bestemt, at Stadfæstelse meddeles paa den af Christianssands Kommune fattede Beslutning om, at den Afgift af 1,6 Øre pr. Reg.-Ton, som for Tiden erlægges til Christianssands Børs af ethvert fra Christianssand til Udlandet ekspederet Skib, nedsættes for Skibe over 3000 Reg.-Ton til fire Femtedel Øre pr. Reg.-Ton, naar der ikke indlades saa meget som 10 Tons, og til 1 Øre pr. Reg.-Ton, naar der indlades fra 10 til 20 Tons. Bestemmelsen træder i Kraft straks.

Som tidligere meddelt, blev der i England vedtaget en Beslutning om, at franske og spanske Skibe, der ankommer til britiske Havne, fra 1. April skulde maales om, og Udgifterne beregnes efter Ommaalingen efter engelsk Maalebrev.

Paa Grund heraf har den franske Regering besluttet, at der for franske Skibe, som sejler paa britiske Havne, skal udstedes Tonnagecertifikat i Overensstemmelse med det engelske System. Disse Certifikater lægges da til Grund for Betaling af Afgifter.

Saa vidt vi har forstaaet, mener Maskinisterne, at alle Vanskeligheder med Hensyn til Benyttelsen af Olje som Brændsel nu er løste, og at det eneste, der nu staar tilbage, er at faa regelmæssig Forsyning til tilstrækkelig lave Priser, skriver „Fairplay“. Foruden Shell-Linjens Dampskibe, der med stort Held benytter Olje til Fyring, fortsætter ogsaa det engelske Admiralitet sine Forsøg saa vel med mindre som større Krigsskibe.

En Italiener Tullio Giario vil med nogle patenterede Apparater paa Verdensudstillingen i St. Louis forevise en ny Maade at signalisere paa til Søs. Han benytter Skibstarens hidtidige Lydsignaler, altsaa Dampfløjten, Taagehorn og Klokker, og forbinder saa disse Signaler med traadløs Telegrafering. Lydsignalerne er jo især i Taage kun til at høre tydeligt paa kortere Afstand; Tullio Giario har derfor fremstillet Afsender- og Modtagerapparater efter den traadløse Telegrafs System, ved hvilke Signalerne paa meget lang Afstand kan optages af andre Skibes Modtagerapparater, og de elektriske Bølger her igen forvandles til Lydsignaler. Paa den Maade kan Skibe ikke alene i Taage paa langt større Afstand end hidtil underrette hverandre om deres Stilling, hvorved Faren for Sammenstød kan formindres, men de kan ogsaa komme i Forbindelse med hverandre i Storm, og det vil maaske være et Skib, som er i Nød, muligt paa mange Mils Afstand at give Meddelelse herom og tilkalde Hjælp. (Hamb. Börsenh.)

Et nyt Dampskibsselskab, „Uppland“, er i Følge „Helsingørs Avis“ dannet i Helsingborg med en Aktiekapital af mindst 324,000 Kr., højest 972,000 Kr., fordelt paa Aktier à 1800 Kr.

Burmeister & Wain. Bestyrelsen for Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har, i Følge Børsen forleden vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale 6 pCt. i Udbytte for 1903.

Radium er Navnet paa et nyt dansk Fabrikat af Pudse-cream, der er bragt i Handelen af C. M. Johansen, Nørrevoldgade 66. Creamen giver alle Metaller en smuk og holdbar Glands.

D'Hrr. Mundt & Schütt, Stettin, meddeler, at de første Sejlere d. 14. ds. er ankomne til Stettin fra Swinemünde, og at Skibsfarten derfor maa betragtes som aabnet.

Ugens Havarier.

Uhlenhorst, Dpsk. af Stettin, kom d. 10. ds., paa Rejsen fra Cardiff til Hjemstedet med en Ladning Kul, paa Grund lidt Nord for Thorsminde. Flot med Assistance af Kystboerne.

Dovre, Dpsk. af Bergen, kom d. 10. ds., paa Rejsen fra Aarhus til Malmø, paa Grund paa Hallands Väderö. Flot og indbragt til Halmstad af Svitzers.

Marie, Dpsk. af Kiel, kom d. 10. ds. i Taage paa Grund ved Stenbjerg. Flot med Assistance af Svitzers og „Seedler“. Marie er læk og har Skade paa Maskinen, skal antagelig bugseres til Kiel for Reparation. 300 Tons Kul er kastet over Bord.

Union, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, strandede ved Hjelmen d. 26. Februar, er nu bragt flot og ind til Ebeltoft med Hul i Agterenden. Skibet er senere bugseret til Aarhus.

Baldur, Dpsk. af Kjøbenhavn, har mellem Moss og Laurvig stødt mod et undersøisk Skær og har mistet et Skrueblad.

Fortuna, Sk. af Brunsbüttel, er, paa Rejsen fra Hamburg til Søby med Majs, indbjerget til Glückstadt med en Del Skade. Lasten formenes ubeskadiget.

Newport, Dpsk. af Leith, er d. 10. ds., paa Rejsen fra Glasgow til Kjøbenhavn med en Ladning Kul, indløbet til Strømness med oven Bords Skade, foraarsaget ved en Styrtessø.

Merkur, Dpsk. af Esbjerg, kom d. 10. ds. paa Grund ved Finkenwärder. Flot med Assistance af Fiskedpsk. Falke og indkommet til Altona. Efter Undersøgelse i H. C. Stillekens Sohns Dok er Skibet befundet ubeskadiget og har fortsat Rejsen.

Frem, 3-m Sk. af Marstal, er d. 13. ds., paa Rejsen fra Odense til Norge i Ballast, kommet paa Grund paa Søndre Renner ved Løse. Med Assistance af Svitzers er Skibet bragt flot.

Imperial, Dpsk. af Kiel, er d. 13. ds., paa Rejsen fra Skotland til Flensborg med en Ladning Kul, grundstødt i Taage ved Vejsnæs. Skibet staar tæt under Land og er lækt. Assistance fra Kiel.

Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, er af Dpsk. Kronborg af Helsingør indbragt til Gibraltar med knækket Aksel.

Elise Marie, Skonnert af Marstal, der, som meddelt, strandede ved Æbele, og hvis Stilling var farlig, er bragt flot af Svitzers.

Oscar II, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 10. ds. indbragt til Christianssand for yderligere Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Botnia“, tilhørende D. F. D. S., er hos Burmeister & Wain bleven overskaaret midtskibs, og der er bleven indsat et Stykke, saa at Dampskibet er blevet 30 Fod længere. Selskabets Damper „Nidaros“ af samme Konstruktion som „Botnia“ er man i Færd med at forlænge paa samme Maade, saa at det faar samme Længde som „Botnia“, og det er Meningen, at de, naar de bliver færdige, skal indtræde i Ruten Kjøbenhavn—Newcastle i Stedet for „Primula“ og „Ficaria“, hvilke Skibe skal benyttes paa Esbjerg—England-Ruten, hvor der stadig bliver mere og mere Trafik.

Aktieselskabet

„Dansk Søfartstidende“

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredagen den 25. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1904.

Bestyrelsen.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung. Uniformer, Livreer og Civilklædninger. Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 15. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 11. Marts. — Alabama, Gotsche, afgik herfra 15. Marts til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 4. Marts hertil. — Algarve, Borries, ankom til Sunderland 11. Marts. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Newcastle 14. Marts. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Reval 10. Marts. — Arno, Strubberg, afgik fra Cadiz 14. Marts til Lissabon. — Axelhuus, Skow, ankom til Trondhjem 15. Marts. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. til Bordeaux 3. Marts; afg. forv. 15. Marts til La Rochelle. — Beira, Lunge, afgik fra Newport 8. Marts til Marseille. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom her 13. Marts fra Messina; afg. forv. 16. Marts til Baltischport. — Christian IX, Kolster, ank. her 14. Marts fra Pillau. — Constantin, Harder, ank. til Libau 13. Marts. — Dagmar, Larsen, afg. fra Swansea 5. Marts til Genua. — Dour o, Mortensen, ankom til Messina 10. Marts. — Florida, Ørum, ank. til New Orleans 11. Marts. — Frederik, Thomsen, ank. her 11. Marts fra Newcastle; afg. forv. 16. Marts til Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. til Frederiksstad 14. Marts. — Hekla, Hempel, afg. fra New York 12. Marts hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. fra New York 16. Marts hertil. — Island, Holm, ankom til Christiania 13. Marts. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Algier 13. Marts hertil. — Jolantha, Christiansen, afg. forv. 15. Marts fra Libau hertil. — Kasan, Hansen, afg. forv. 15. Marts fra Libau til London. — Kentucky, Staal, afg. herfra 10. Marts til New York. — Kursk, Søbørg, ankom til London 13. Marts. — Leopold II, Meyer, afgik herfra 11. Marts til Swansea. — Louise, Kruse, afgik herfra 15. Marts til Hull. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 15. Marts til New York. — L. P. Holmblad, Andersen, afg. forv. 16. Marts herfra til Boston. — Morsø, Nielsen, afgik fra Arendal 15. Marts hertil. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 23. Febr. til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 11. Marts. — Nordjylland, Kragh, afg. fra Reval 13. Marts hertil. — Norge, Gundel, afg. fra Christianssand 4. Marts til New York. — Olga, Koføed, afgik herfra 14. Marts til Odense. — Perm, Christensen, ankom til Havre 13. Marts. — Pregel, Olsen, ankom til Windau 13. Marts. — Rita, Meldahl, ankom her 14. Marts fra Hamburg. — Texas, Andersen, ankom her 11. Marts. — Thyra, Fischer, afg. fra London 13. Marts hertil. — Tiber, Bech, afgik fra Cardiff 10. Marts til Malaga. — United States, Wulff, ank. her 12. Marts. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Libau 12. Marts direkte til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Libau 14. Marts. — Fix ankom til Stettin 11. Marts; afg. forv. 16. Marts til Manchester. — Marie afgik fra Swansea 12. Marts hertil. — Fritjof, ank. til Manchester 11. Marts.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ankom til Windau 4. Marts. — Frode, Tofte, ank. til Sunderland 15. Marts. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Windau 8. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Gullport 10. Febr. — Erik I, Schmidt, ank. til Buenos Ayres 10. Marts. — Knud II, Hansen, afg. fra Gullport 4. Marts. — Danmark, Kraemer, ank. til Frederikshavn 13. Marts. — Ragner, Holst, ankom til Stettin 10. Marts. — Magnus, Mahneke, afgik fra Kbhvn. 14. Marts. — Olaf, Petersen, ank. til Buenos Ayres 9. Marts. — Svend II, Risø, ankom til Fécamp 15. Marts. — Harald, Meyer, ank. til Rosario 11. Marts.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Sunderland 15. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Novorossisk 7. Marts, best. til Dunkerque. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Sfax 5. Marts, best. til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Newcastle 8. Marts, bestemt til Catania. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Genua 12. Marts, ankom til Cetta 13. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Liverpool 26. Febr. — Russ, Rasmussen, ankom til Pensacola 12. Marts. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Parana 7. Marts, best. til St. Vincent.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Sevilla 6. Marts. — Kamma, Løffer, ankom til Dunston 9. Marts. — Helga, Lagesen, ankom til Tyne Dock 13. Marts. — Martha, Jørgensen, afgik fra Bilbao 10. Marts. — Elna, Møller, ankom til Cardiff 14. Marts. — Therese, Pedersen, ank. til Bervik 14. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, pass. Oran 15. Marts. — Kronborg, Jeppesen, pass. Sagress 10. Marts. — Dana, Svane, ank. til Dundee 13. Marts. — Ophelia, Lambertsen, pass. Oran 12. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, afgik fra Methil 11. Marts, ank. til Esbjerg 14. Marts. — Nancy, Nielsen, ank. til Santander 8. Marts. — Nautik, Nielsen, ank. til Sharpness 14. Marts. — Nordøen, Gram, afgik fra Southampton

8. Marts, ank. til Bremerhafen 11. Marts. — Nexos, Basse, afgik fra Reval 14. Marts, bestemt til Rotterdam. — Nora, Jørgensen, afgik fra Reval 12. Marts, bestemt til Ghent. — Napoli, Christensen, afgik fra Åhus 9. Marts, ankom til Aberdeen 14. Marts. — Neptun, Knudsen, afg. fra Esbjerg 12. Marts, bestemt til Jersey. — Norma, Nielsen, afgik fra Reval 9. Marts, best. til Rotterdam. — Alfa, Hansen, afgik fra Blyth 12. Marts, ank. til Esbjerg 14. Marts. — Neutral, Thøgersen, afg. fra Bremerhafen 9. Marts, ank. til Reval 14. Marts.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom 13. Marts til Bizerte. — Ester, Sørensen, afgik 13. Marts fra Sfax til London. — Karen, Winther, ankom 9. Marts til Zwynrecht.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Svendborg 14. Marts. — Mary, Fischer, ankom til Tønning 13. Marts.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ankom til London 10. Marts. — Russia, Poulsen, afg. fra Windau 14. Marts, best. til London. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Boness 12. Marts. — Dania, Poulsen, afgik fra Leith 9. Marts, ank. til Newcastle 10. Marts.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 9. Marts, ank. til Libau 11. Marts.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Hamburg 14. Marts, best. til Middlesbrough. — Carbonia, Jespersen, ankom til Assens 10. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 15. Marts. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Aarhus 10. Marts. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Libau 11. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Rosario 8. Marts, best. til Stockholm. — Jomsborg, Kühl, ankom til Dublin 8. Marts. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Puertosenada 5. Marts, bestemt til Las Palmas. — Rosenberg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 13. Marts. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Glasgow 4. Marts, best. til Livorno. — Søborg, Nielsen, ankom til Glasgow 9. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Portman 15. Marts. — Stjerneborg, Hansen, ank. til Blyth 16. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Aarhus 8. Marts. — Klampenborg, Matzen, afgik fra Kbhvn. 15. Marts, best. til Sunderland. — Marselisborg, Jensen, afg. fra Puertosenada 15. Marts, best. til Las Palmas f. O. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 12. Marts. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Methil 15. Marts, best. til Kbhvn. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Libau 13. Marts, bestemt til Rotterdam. — Vordingborg, Petersen, ankom til Libau 7. Marts.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kjøbenhavn 13. Marts. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 2. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Kjøbenhavn 12. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Blyth 12. Marts, best. til Neufahrwasser. — Agnete, Jensen, ankom til Nørresundby 12. Marts. — Alice, Hansen, afgik fra Korsør 12. best. til Blyth. — Ajax, Brorsen, ank. til Korsør 14. Marts. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Korsør 15. Marts, best. til Methil. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 14. Marts, best. til Newcastle.

Danmark. Hamlet, Schjødt, ankom til Blyth 12. Marts.

Det Østasatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ank. til Marselles 12. Marts. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Colombo 13. Marts. — Siam, Jensen, afgik fra Durban 26. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Durban 11. Marts.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra New Orleans 13. Marts, best. til St. Cruz (Cuba). — St. Jan, Rambusch, afg. fra Ponce 15. Marts, best. til Havanna.

Ærø. Erindring, Hansen, ank. til Boness 8. Marts. — Enigheden, Svane, ankom til Middelfart 13. Marts. — Energi, Nielsen, ankom til Aalborg 14. Marts. — Gæa, Knudsen, ankom til Kbhvn. 10. Marts.

Svendesen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Marseille 5. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Hamburg 14. Marts. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Windau 14. Marts. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Cardiff 11. Marts. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Libau 11. Marts. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Blyth 12. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Foriana 11. Marts. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Gambia 12. Marts. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Cardiff 6. Marts. — Chr. Christensen, Hansen, afg. fra Kartagena 12. Marts.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Gibraltar 13. Marts. — London, Bom, ank. til Kbhvn. 13. Marts. — Paris, Krogh, afg. fra Aarhus 14. Marts, best. til Grangemouth.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Grangemouth 11. Marts. — Wien, Brink, ankom til Swinemünde 13. Marts.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Grangemouth 15. Marts. — Clara, Jensen, ank. til Methil 14. Marts. — Kai, Hintze, ankom til Aarhus 9. Marts.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ankom til Methil 13. Marts. — Erik, Steen, ank. til Libau 11. Marts. — Axel, Damm, afgik fra Kiel 15. Marts, best. til Libau.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Blyth 7. Marts, bestemt til Messina. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ankom til Libau 13. Marts.

Sejlskibe.

Fansø. Nordby. Bertha, Nørholm, passeret Gibraltar 26. Februar, fra Torrovieja til Rio Grande. — Dorane, Sigurdsen, ankom til Havre 7. Marts fra Rio Janeiro. — Nordby, Andersen, ankom til Cuxhafen 8. Marts fra Esbjerg. — Copley, Struckmann, ankom til Iquique 11. Marts fra Newcastle N. S. W. — Prins Valdemar, Winther, afgik fra Malmø 12. Marts til Hamburg paa Slæb.

Fansø. Sønderho. Martha, Brinck, afgik 5. Marts fra Marseille til Rio Janeiro.

Svendborg. Standard, Rasmussen, ank. til St. Servan 7. Marts. — Roma, Jensen, ankom til St. Valery 7. Marts. — Yrsa, Hansen, ankom til Treport 3. Marts. — Belona, Larsen, ankom til Lezardrieux 9. Marts. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Peterhead 11. Marts. — Confidence, Mouritsen, ankom til Bridgeness 11. Marts. — Nanna, Baagø, ankom til Newcastle 11. Marts. — Fylla, Rasmussen, ank. til Frederikstad 11. Marts. — Elise, Petersen, ankom til Bogense 12. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til London 12. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Fowey 12. Marts. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til Skien 12. Marts. — Mine, Møller, ankom til Rønne 13. Marts. — Concordia, Henriksen, ankom til Gøteborg 13. Marts. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Fowey 14. Marts. — Pallesen, Jensen, ank. til Fowey 14. Marts. — Erhardt, Larsen, ankom til Frederikstad 13. Marts. — Ring, Andersen, ank. til Holtenau 14. Marts. — Guldborg, Skougaard, ankom til Drøbak 14. Marts. — Flora, Sørensen, ankom til London 14. Marts.

Ærø. Claudia, Simonsen, sejlferdig 10. Febr. i Maracaibo bestemt til Kanalen. — Rise, Petersen, sejlferdig 6. Marts i Newport bestemt til Paysandu (La Plata). — Saga, passerede 6. Marts Dungeness for vestg. — Skirner, Bager, ankom 8. Marts til Laurvik. — Atlantic, Rasmussen, ank. 9. Marts til Fernandina. — Habil, Rasmussen, afg. 4. Marts fra Fecamp bestemt til Barbados. — Alf, Rasmussen, sejlferdig 9. Marts i Gøteborg best. til Aberville. — Debora, Rasmussen, ankom 14. Marts til Aberdeen. — Caroline Kock, Hansen, ankom 11. Marts til Nantes. — Veritas, Staugaard, sejlferdig 11. Marts i Hamburg best. til Ivergordon. — Diana, Hansen, ank. 11. Marts til Skien. — Hydra, Albertsen, ankom 13. Marts til Laurvik. — Olga, Jørgensen, afgik 12. Marts fra Bandholm til Holmestrand. — Phoenix, Rasmussen, ankom 11. Marts til Rønne. — Norden, Rasmussen, sejlferdig 10. Marts i Odense best. til Frederikstad. — Amor, Rasmussen, var 11. Marts sejlferdig i South Alcoa, bestemt til Kastrup. — Forældres Minde, Christensen, ank. 13. Marts til Sarpsborg. — Anne Maries Minde, Hansen, ankom 12. Marts til Nykøbing F. — Paket, Friis, ank. 13. Marts til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ank. 13. Marts til Kjøbenhavn. — Ceres, Bager, er 12. Marts afsejlet fra Faxe til Sarpsborg. — Haabet, Christensen, ankom 13. Marts til Langesund.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Store Bælt. Sprogø NØ-Pulle. En rød Vager med 3 opadvendte Koste er nu udlagt c. 1 Kbl. NØ. for Sprogø-NØ-Pulle. Den ligger i 7 Fv. Vand, 6,720 Alen N. 35½° Ø. fra Sprogø Fyrtaarn. 55° 21', N. Br. 11° 0', Ø. Lgd.

Farvandet Syd for Fyen. Lyø NØ. Lyø Sand. Om kort Tid flyttes Risprikken med 2 Koste paa N.-Siden af Lyø Sand Ø.-Ende til Sandets Ø.-Side og gives 1 Kost, og Risprikken med 1 Kost paa Sandets NØ.-Spids gives 2 Koste.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Jershöft. Jershöft Fyr kan, paa Grund af Forandring af Brænderen, nogle Nætter i Marts 1904 brænde uregelmæssigt og lyse svagere.

Kieler Fjord. Fra 12te April til 2den Juni 1904, som oftest fra Kl. 6½, Fm. til Kl. 3 Em., afholdes Skydeøvelser i Kieler Fjord. Pladsen begrænses mod V. af en Linje i N. fra Bülk og Kysten mellem Bülk og Friedrichsort, mod N. af en Linje i Ø. og V. gennem Fyrskibet „Stollergrund“, mod Ø. af Meridianen gennem Schönberg Kirke, og mod S. af Linien fra Friedrichsort Fyr til Korügen Bro. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Signalmasten paa Bülk, Fyrskibet „Stollergrund“, Friedrichsort Fyrtaarn og Batteriet, hvorfra der skydes, samt paa Politifartøjer, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Natten mellem den 10de—11te, 13de—14de og 14de—15de Maj skydes fra Kl. 8 Em. til Kl. 2 Fm., og Pladsen er da spærret. Politifartøjerne fører et gult Flag forude og om Natten en rød Lanterne over Toplanterten. Naar der er Pauser i Skydningen hejses et sort Flag paa de oven anførte Steder. Postskibene kan altid staa igennem.

Dietrichsdorf. Ved Dietrichsdorf er paa Landingsbroen rejst to Telegrafbaaker. Det er forbudt at ankre i Linjen Baakerne overet. 54° 20', N. Br. 10° 10', Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverige. Bohuslän. Björnsundsfjorden. En lille 6 Fods Grund er funden i Björnsundsfjorden. 58° 12' 43" N. Br. 11° 32' 43" Ø. Lgd.

Norge. Kristianssand S. Randø Sund. I Randø Sund er der paa 16 Fods Boen, 1¼ Kbl. NV. t. N. for Fyrlampen paa Mannevigodden, fundet kun 11 Fod.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Lys- og Klokketønden ved Vraget af „Bandaneira“ i Helgoland S.-Havn viser nu grønt Et-Blink hver 10 S., Blink 3. S., Mørke 7 S.

Elben. Fyrskibet „Elbe Nr. 1“ giver nu Taagesignal med Horn i Stedet for med Fløjte, men Karakteren er uforandret. Skibet er forsynet med Apparat til Gnisttelegraffering, og Meddelelser til det viderebefordres ved Gnisttelegraffering til Cuxhaven.

Fra 28de Marts til 9de April 1904 afholdes Sæmineøvelser i Elben, mellem Tønderne Nr. 14 og 16, uden for Farvandet. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger en Minekran og Dampfartøjer til Bevogtning. Ved Kugelbake afholdes Øvelser paa samme Tid; det er forbudt at gaa mellem de udlagte Torpedobatterier og Land.

Cuxhaven. Fra 7de April til 18de Maj 1904 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Pladsen begrænses mod N. af Linien Tønde M—Nr. 9 eller Tønde K—Nr. 8. mod S. af Linien Altenbruck Kirke—Tønde Nr. 17. Naar der skydes, ligger Dampere med rødt Flag, og om Natten rød Lanterne over Toplanterten, ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Fyrskibet „Elbe Nr. IV.“ kan være inddraget. Et rødt Flag paa Cuxhaven Fyrtaarn betyder, at der ikke skydes den Dag. Anvisninger og Signaler skal ubetinget følges.

Stör Munding. Bjærgningsarbejderne ved Vraget af „Valkyrie“ ved Stör Munding er atter begyndt. Man skal gaa mindst ½ Kbl. uden om Bjærgningsfartøjerne, og Stedet skal passeres saa langsomt som muligt. Ved Vraget vises de sædvanlige Signaler.

Jade. I Wangerog Farvand er Forandringen i Afmærkningen foretaget.

I Jade er Sommerafmærkningen foretaget.

I den første Halvdel af April 1904 afholdes Sæmineøvelser ved Genius Bank. Pladsen, der er spærret for al Sejlads, begrænses mod N. af Linjen Hocksiel Mølle-Tønde Nr. 15, mod S. af Linjen Rüstiersiel—Fyrskibet „Genius Bank“, mod Ø. af Linjen Tønde Nr. 16—Tønde Nr. 18 og mod V. af Wattet. Ved Pladsen ligger Minekraner og Dampfartøjer, der viser to røde Lanterner vandret for hinanden, to hvide Lanterner lodret for hinanden og rød Stander. Man skal gaa Ø. om Pladsen. Anvisninger skal ubetinget følges.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Paimpol. Løbet til Paimpol er uddybet og rettet. Det gaar nu mellem Baakerne Ar Fave Est og Ar Fave Ouest. Baaken paa Are Fave Est er nu sort, den staaar paa Kanten af Løbet og kan passeres klos.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Guilvinec. Om kort Tid indsættes i Guilvinec hvide, faste Forfyr en rød, fast Vinkel fra S. 22° Ø. til S. 6° V. Lysevnen i den røde Vinkel 6, Kml.

Chassiron. Chassiron Fyr viser nu Et-Blink hver 10 S., Blink 0 S., Mørke 9 S., Lysevnen er forstærket til 28 Kml. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Gironde. NO. du Demi Banc. Lystønden NO. du Demi Banc er ombyttet med en sort, spids Lystønde Nr. 1, der viser rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Lysevnen: 4,6 Kml. 45° 43' 11" N. Br. 1° 19' 12" V. Lgd.

Afrika. Senegal. Dakar. Ved Dakar er et grønt, fast Fyr tændt paa Yderenden af den N.-lige Bølgebryder, c. 6 Kbl. N. 14° Ø. fra Dakar Fort. En rød Tønde er udlagt ud for Yderenden. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder. c. 4 1/2 Kbl. N. 15° Ø. fra Dakar Fort. En sort Tønde er udlagt ud for Yderenden.

Tønden, der ved Yderenden af Arbejdet viste rødt, fast Fyr, er inddraget, og det grønne, faste Fyr paa den S.-lige Bølgebryder er slukket.

Man bør kun staa ind i Dakar Bay gennem dette afmærkede og belyste Løb. Fort Dakar: 14° 40' N. Br. 17° 25' V. Lgd.

Azorerne. Ved følgende Semafor-Stationer paa Azorerne, nemlig Horta og Capellinhos paa Fayal, og Ponta Delgada, Ferraria og Arnel paa San Miguel, modtages Meldinger om Vrag ved Signal fra passerende Skibe. Meldingerne telegraferes straks til „Hydrographic Office“ i Washington og offentliggøres til Gavn for de Søfarende.

Skibsførere, som har set farlige Vrag, anmodes derfor om ved Signal at give en kort Meddelelse derom, naar de paa deres Rejser kommer i Nærheden af en af de nævnte Signal-Stationer.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bay. En Lægter „Puritan“ er sunken 5 Kml. S. 71° Ø. fra Cape May Fyr. To Master er 20 Fod over Vandet.

North Carolina. Cape Fear. Frying Pan Outer Shoal. Paa den ydre Grund Ø. for Fyrskibet „Frying Pan Shoal“ er der flere Steder kun 3 3/4 Fv. Vand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Port Inglis. En Grund, hvorpaa Damperen „Bogstad“ har stødt, ligger c. 5 Kml. VSV. for Tønden ved Indløbet til Withlacochee River, hvor Kortet angiver 5 Fv. Grunden ligger fra Sea Horse Key Fyr i S. 3° Ø. og fra den nævnte Tønde i S. 70° V.

San Carlos Bay. Puntarasa. Ved San Carlos Bay er tændt to hvide, faste Ledefyr, der leder i Indløbet. Fyrtårnet vises fra en hvid, firkantet, pyramideformet, Baake, der staar i 6 Fod Vand. 5/16 Kml. SV. for Puntarasa. Flammens Højde: 29 Fod. 26° 29' 4" N. Br. 82° 1' 5" V. Lgd. Bagfyret vises fra en sort, firkantet, pyramideformet Baake, som staar i 2 Fod Vand, tæt ved S.-Siden af Fishermans Key og 13/32 Kml. N. 43° V. fra Forbaaken. Flammens Højde: 44 Fod. 26° 29' 22" N. Br. 82° 1' 24" V. Lgd.

Panama. Mosquitos Point NNV. Det amerikanske Krigsskib „Bancroft“ har rørt Grunden paa en Pule c. 8 Kml. N. 27° V. fra Mosquito Point, og c. 2 Kml. uden for de i Kortet angivne Rev. 9° 14' 30" N. Br. 77° 55' 0" V. Lgd. Naar man staar langs Kysten, skal man holde sig i god Afstand fra den, indtil man er ud for de kendte Løb, der synes at være rene.

Pinos Island Ankerplads. En lille 10 Fods Klippe ligger i 4 1/2 Fv. Vand paa Pinos Island Ankerplads, 4 Kbl. S. 53° Ø. fra en lille, palmebevokset Ø.

Cuba S.-Kyst. Guantanamo Bay. Fyrtaarnet paa Windward Point er hvidt. En 8 Fod høj Stage med Bur er anbragt midt paa 3 Fods Grunden NV. for Caravela Point i Guantanamo Bay.

Haiti. Port au Prince. Damperen „Bolivia“ er grundstødt i 6 Fod Vand, 1 1/2 Kml. N. for Lamentin Fyr, fra Fort Ilet Fyr i N. 64° V. Herfra strækker Grunden sig 2 Kbl. i S. 15° V. med 1/2 Kbl. Bredde. En Stengrund med 17 à 25 Fod Vand, c. 1/2 Kbl. i Udstrækning, ligger i Port au Prince Havn, c. 6 3/4 Kbl. S. 71° V. fra Fort Ilet Fyr.

Smaa Antiller. St. Christopher. En Grund med mindste Dybde af 2 3/4 Fv. ligger i Farvandet mellem St. Christopher og Nevis, 9 Kbl. N. 20° Ø. fra Booby Island og fra Yderenden af Pynten under St. Anthony Top i S. 61° Ø. 17° 14' N. Br. 62° 35' V. Lgd. 4 1/2 Fv. findes 3 Kbl. N. 49° Ø. og 3 Kbl. S. 20° V. fra 2 3/4 Fv. Stedet.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Argentina. Bahia Blanca. Fyrskibet „Bahia Blanca“ er midlertidig ombyttet med Fregatten „San Blas“ i Stedet for Krydseren „25de Mayo“. „San Blas“ har paa Toppen af Stormasten en Ballon, 79 Fod over Vandet. Kun Mesanmasten er rigget. Fra Stormasten vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 73 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 39° 10' 0" S. Br. 61° 39' 15" V. Lgd.

Damperen „Oravia“ har med 21 Fods Dybgaende grundstødt ved Springtids Lavvande midt i Løbet, mellem Tønde

Nr. 1 og Nr. 2 i Indløbet til Bahia Blanca, c. 10 1/2 Kml. S. for Mount Hermoso. 39° 8' S. Br. 61° 43' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Garoupe. Garoupe Fyr, der viser To-Lyn hver 10 S., viser nu Lyn 0,26 S., Mørke 2,36 S., Lyn 0,26 S., Mørke 7,08 S. Lysevnen er forstærket til 29 Kml. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Malta. Grand Harbour. Ricasoli Point. Stilladset paa Bølgebryderen, der er under Bygning ud for Ricasoli Point, er bortslyttet af Søen, og de to røde, faste Fyr slukket. Naar Vejret tillader det, vises to røde, faste Fyr fra en Lægter ved Bølgebryderens overflydte Yderende.

Grækenland. Corfu NØ. Point Barbara. En Banke, c. 1 1/2 Kbl. i Udstrækning, med 7 Fv. Vand, ligger i dybt Vand 2 1/4 Kbl. N. 30° V. fra Point Barbara. 39° 47' N. Br. 19° 57' Ø. Lgd.

Ægypten. Port Said. Lystønderne, som den 1ste April 1904 inddrages ved Port Said, ligger henholdsvis 17 1/2 Kbl. N. 39° Ø., 7 Kbl. N. 44° Ø. og 7 Kbl. N. 49° Ø. fra Port Said høje Fyr, og ikke som tidligere angivet. Samtidig flyttes de to Lystønder, som ligger henholdsvis 2 3/4 Kbl. N. 55° Ø. og 3 Kbl. N. 65° Ø. fra det høje Fyr, 3/4 Kbl. N. 37° Ø. hen til tværs af Lessep's Monument.

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

Arabien. Aden. Ras Marshag. Ras Marshag hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 S., Lys 3 S., Mørke 2 S. Synsvidden: 22 Kml. Iøvrigt er Fyret uforandret. 12° 45' N. Br. 45° 3' Ø. Lgd.

Gulf of Bengal. Gulf of Martaban. Vraget af Damperen „Camorta“ i Gulf of Martaban var et drivende og et ikke sunket Vrag.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Bantambaai. I Bantambaai er fundet et Rev med 1 Fod, fra Øen Pandjang V-Pynt i S. 18° Ø. og fra Øen Kali i S. 49° Ø. Det er 1/2 Kbl. langt i Ø. og V., 1/4 Kbl. bredt og ligger i 6 à 7 Fv. Vand. 5° 56' S. Br. 106° 8' Ø. Lgd.

China. Hang Chau Bay. Chapu Road. Et Lodskud med 2 Fv., Springtids Lavvande, er taget c. 8 1/4 Kbl. S. 83° V. fra Holley Island N.-Ende. 30° 34' N. Br. 121° 7' Ø. Lgd.

Japan. Formosa N.-Kyst. Foki Kaku. Et Lodskud med 11 Fv., Klippegrund er taget c. 10 Kml. N. 66° V. fra Foki Kaku. 25° 22' N. Br. 121° 21' Ø. Lgd. Samtidig saas Braad 1 1/2 à 2 Kml. mod SØ., dog var det muligvis kun Strømkobling over uren Grund. Pladsen er ikke paalidelig.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1904. — Dampskibet „Oscar II“s Grundstødning. — Tysk Overretsdøm. — Landsover- samt Hof- og Stadsretsdøm. — Fragtmarkedet. — Ny Breddeobservation af A. O. Tuxen. — Semandshjem og Skole i Svendborg. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,

Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Udkommet er:

Beretning om

Det 5. nordiske Søfartsmøde

i Kjøbenhavn d. 2.—4. Juli 1903

Udgivet paa Komiteens Foranstaltning af

L. Drechsel,

Mødets Sekretær.

Med stenografisk Referat af Mødets Forhandlinger.

Pris 5 Kr. Faas gennem Bogladerne.

G. E. C. Gad.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telef. 863.

Telef. 863.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Marts 1904.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		73	74
Danmark		67 ³ / ₄	69
Norden	90 ³ / ₄	90 ¹ / ₂	91
Kjøbenhavn		71 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂
Carl		76	77
Dannebrog		81	82
Skjold		50	51
Urania		18	18 ³ / ₄
Union		82	84
Dampsk. af 1896	82	81 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	81 ³ / ₄
Østasiatisk	94— ¹ / ₄	94	95
Østersøen		90	94
Nordsøen		23	28
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		75	93
Gorm		90	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...	35	34	37
Foren. Bugser-Selsk.		56	58
Inga	74 ¹ / ₂ —75	74 ¹ / ₂	75
Hejmdal	96	96	96 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk. af 88		99	100
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.		82 ³ / ₄	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.		85 ³ / ₄	87
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..	92 ¹ / ₄	92	92 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		96	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		86	83
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —	91 ³ / ₄	91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 —		88 ³ / ₄	90 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		138	138 ³ / ₄
Privatbank	117 ¹ / ₄	117 ³ / ₄	117 ¹ / ₂
Landmandsbank		122 ¹ / ₄	122 ¹ / ₂
Handelsbank		126 ¹ / ₂	126 ³ / ₄
Grundejerbank	106 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₂
Burm. & Wain	94 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.		134 ¹ / ₂	135
Bryggeri Aktier	120— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 15. Marts 1904.

	åvsta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.95
London	18.21	18.17
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.90	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Marts 1904.

Russiske Noter	216.40
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols	93.80
3 ⁸ / ₁₀ ⁰ / ₁₀ — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₁₀ Mexikanske 1899	101.00
5 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats	98.50
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890	85.90

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

„Foren. Dampskibs.“ 76,000, „Norden“ 42,000, „Carl“ 12,000, „Østasiatisk Comp.“ 50,000, „Inga“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Dannebrog“ 6,000, „Urania“ 20,000, „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Skjold“ 2,000, „Hejmdal“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden,

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Joh. Fønss's
Skibsproviertering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Mindre

DAMPBAADE
for Passager- og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

F. C. GAMST & SØN,
64, Vildersgade 64,
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

S. Dinesens Dampdreieri

Vejle

leverer Skibsblokke af enhver Art,
Pokkenholts Jomfruer, Styrerater samt
alt under denne Branche til Skibsudrust-
ning henhørende.

Forhandlere Rabat.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

"S/S Progres"

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Gorm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen
den 19de Marts 1904 Kl. 3 i Hotel Phoenix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1903.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1904—05.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 17de ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 11te Marts 1904.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Carl“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen
den 19de Marts 1904 Kl. 3 i Hotel Phoenix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1903.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1904—05.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 17de ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 11te Marts 1904.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Skjold“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen
den 19de Marts 1904 Kl. 3 i Hotel Phoenix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1903.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1904—05.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet, udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 17de ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 11te Marts 1904.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den
22de Marts d. A. Kl. 1, i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Fredag den 11te Marts, Kl. 10—1, paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 10de Marts 1904.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 22de Marts d. A. Kl. 1 1/2, i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Fredag den 11te Marts, Kl. 10—1, paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 10de Marts 1904.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 22de Marts d. A., Kl. 2, i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Kontrollkomite.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Fredag den 11te Marts, Kl. 10—1, paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 10de Marts 1904.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Hejmdal“

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons per 1903 udbetales Udbyttet per 1903 med 5 %, daglig imellem Kl. 11—1, paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55.

Kjøbenhavn, den 14de Marts 1904.

P. B. V.

Martin Carl.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdagen den 6te April Kl. 3 i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Dagsordenen er:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab for Foreningen og Københavns Navigationsskole.
2. Bestyrelsens Aarsberetning.
3. Valg af 1 Bestyrelsesmedlem.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 15de Marts 1904.

A. B. Münter
Formand.

Dansk Navigationsforenings Forsamlingsaal, St. Annæ Plads 13 (Larsens Lokaler) vil der Søndagen den 20de Marts Kl. 3 Eftermiddag paa Optordring af Hr. Navigationslærer L. Rasmussen blive afholdt et Diskussionsmøde angaaende den i Løbet af Vinteren førte Polemik om **Fejlene** i det i Svendborg udgivne Blad

„Nautisk Tidende“.

Alle Navigatører indbydes.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

ca. 150 Kubikfavne Gangstigrus,
ca. 290 do. Overdækningsgrus

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søndag fra Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud mrkt.: „Tilbud paa Vejmaterialier“ paa hele Leverancen eller Dele deraf, modtages indtil Torsdag den 24. Marts d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 12. Marts 1904.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

520 Kubikfavne Kampesten.

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søndag fra Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud mrkt.: „Tilbud paa Kampesten“ paa hele Leverancen eller Dele deraf modtages indtil Torsdag den 24. Marts d. A. Kl. 12 Middag, paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 12. Marts 1904.

Levering af Søsten.

Tvangs- og Arbejdsanstalten behøver ca. 200 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres efter Betingelser, som ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søndag fra Kl. 10 til 3. Tilbud mærkede: „Stenleverance“ modtages sammesteds indtil Udgangen af denne Maaned. Der modtages ikke Tilbud paa mindre Leveringer end 10 Kubikfavne.

Inspektøren, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, vil tilstille den, hvis Bud antages, skriftlig Meddelelse derom.

Kjøbenhavns Magistrat, den 7. Marts 1904.

Skib til Salg.

Galease „Vilhelm“, dr. 31,55 Tons, laster 1400 Ont., indrettet til Stenfart med stor Luge og øvrige Stengrejere, bygget 1900 og vel udhalet i alle Maader, er begrundet paa anden Næringsvej til Salg.

Pedersen, Aagade 16, Aarhus.

Skibe til Salg.

En saa god som ny Galease, 23,38 Tons Brutto, udrigget til Stenfiskeri og en ældre, men god Jagt, 25,78 Tons Brutto er til Salg hos:

Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.

En mindre Galease

Brutto 13,86 Tons — Netto 7,73 Tons, veludhalet, bygget 1896 i Odense, ligger billig til Salg i Odense Havn. Man henvender sig til **N. Madsen**, overfor Toldboden, Odense.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere have altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

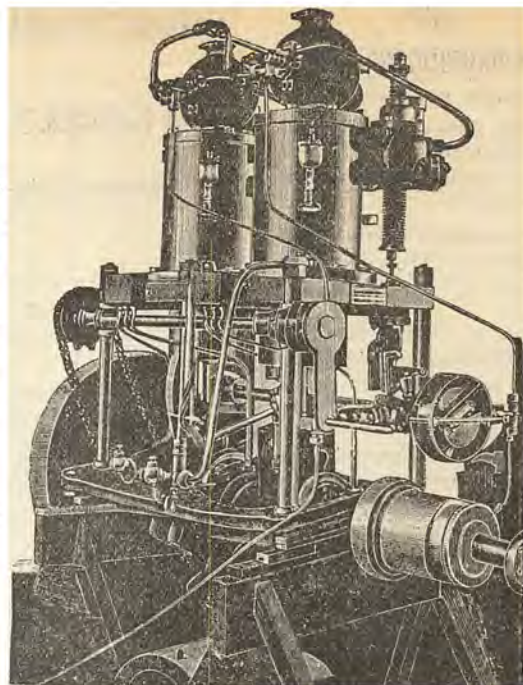
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.



Specialitet: Motor „Alpha“.

Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendt gode og solide Petroleumsmotor. „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

Iste Klases Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueaksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkår kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prisliste, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

**Frederikshavns Jærnstøberi
& Maskinfabrik.**

(Brødrene Houmøller).

**NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.**

WALLSEND-ON-TYNE, AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Marts 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTER, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 287.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and

BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

UNMACK & PEDERSEN

Jærn-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist,

Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevistig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere,

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tordokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

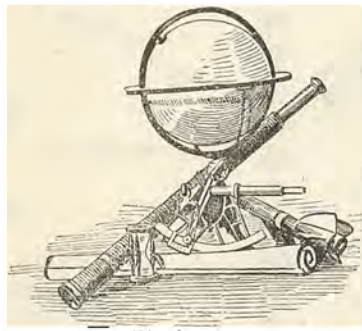
Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir. Forbindrer Blæst og Kuldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger have.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jøns B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 1—2.



„Nautisk Tidende“

Illustreret, månedligt Tidsskrift

for Søfarende af alle Klasser, Fiskere og Søfartsinteresserede.

Udgivere: Navigationskoleb. Tuxen, Svendborg m. fl.
Redaktør: Translatør Rasmussen, Svendborg.

Abonnement (75 Øre Kvartalet) tegnes paa Postkontorer og Brevsamlingssteder.

Gratis medfølger hver Gang et smukt udført Billede (Skibstyper fra Aar 1000 til vore Dage) passende til Indramning.

D. D. F. S. Det danske Forsikrings-Selskab MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —
tegner alle Arter af

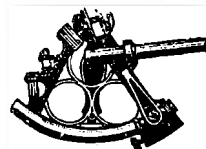
Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familieforsikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Søfarende med Hensyn til Rejser.

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles beredvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskiftet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampfougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Dinesens Dampdreieri

Vejle

leverer Skibsblokke af enhver Art, Pokkenholts Jomfruer, Styrebat samt alt under denne Branche til Skibsudrustning henhørende.

Forhandlere Rabat.



Er „Moss-Rose“-Tobakken søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og påtrykt selve Omlagspapiret.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 24. Marts 1904.

De to tidligere omtalte Traktatudkast vedrørende Sammenstøds- og Bjærgningssager, der er fremgaaede som Resultater af Comité maritime international's Arbejde for international Søret, blev, som ogsaa tidligere omtalt, i sin Tid af nævnte Komite forelagt den belgiske Regering med Forespørgsel om, hvorvidt denne vilde sætte sig i Bevægelse for at søge ad traktatmæssig Vej at faa disse Forslag bragt ud i Livet.

Den belgiske Regerings Svar var meget imødekommende, men under Sagens videre Gang viste det sig desværre, at den engelske Regering stillede sig noget afvisende og ikke var villig til at deltage i en Konference om disse Spørgsmaal. Denne den engelske Regerings Stilling vakte jo megen Beklagelse, ikke blot hos alle dem udenfor England, der indsaa Nødvendigheden af at have denne paa Søfartens Omraade stadig saa absolut fremragende Nation med, hvis man virkelig skulde faa den rigtige Gavn af Vedtagelserne, men ogsaa i selve England, hvor der i store og betydende Kredse var et levende Ønske om at faa en ensartet international Ordning af forskellige vigtige Søfartsforhold. Shipping Gazette har saaledes til Stadighed fulgt den nævnte Komites Arbejde og ofte i sine ledende Artikler udtalt sin Tilslutning til dette og dets Maal, lige som Bladet nu i den sidste Tid har udtalt Ønsket om, at den engelske Regering vilde være sammen med de andre Nationer om de nu foreliggende Reglers Udformning og Vedtagelse, og ved disse Konferencer vilde indtage den Stilling, som England i Kraft af sin store Interesse i Søfarten naturlig burde indtage.

Paa et af „International Law Association“ i Efteraaret 1903 i Antwerpen afholdt Møde udtalte Sir W. Phillimore, at han ikke rigtig forstod den engelske Regerings afvisende Holdning i denne Sag, saa meget mindre som de nævnte Traktatudkast kun for ganske enkelte af Sammenstødsreglernes Vedkommende indeholdt noget, der stred mod engelsk Lov, og han kunde ikke se nogen rimelig Grund for England til ikke at deltage i de diplomatiske Forhandlinger om disse Spørgsmaal. Efter at flere Talere havde sluttet sig til Sir W. Phillimores Udtaler, vedtoges det paa Forslag af den engelske Dommer Mr. Kennedy, at Komiteens Forretningsudvalg skulde søge at faa fremstillet for den engelske Regering de Betragtninger, der maatte føre til i saa høj Grad at ønske Englands Optræden sammen med de andre Nationer i denne Sag.

I denne Anledning har for nylig en Deputation henvendt sig til det engelske Udenrigsministerium med Anmodning om Audiens hos Markien af Lansdowne, og d. 3. Marts mødte Deputationen hos Ministeren. Deputationen bestod af de mest bekendte, engelske Medlemmer af Comité maritime international og International Law Association, saasom Mr. M'Arthur, Mr. Carver, Sir John Glover, Mr. Elmslie o. a.; endvidere var følgende Institutioner repræsenterede: The Law Society, Lloyds, Chamber of Shipping of the United Kingdom, Liverpool Chamber of Commerce, Glasgow Chamber of Commerce, Glasgow Shipowners Association og Liverpool Steamship Owners Association.

Mr. M'Arthur fremstillede kortelig Sagens Historie og nuværende Stilling, fremhævende den Betydning, Englands Deltagelse i en diplomatisk Konference vilde have, og det Ønske, som der i store engelske Kredse fandtes om, at England i Stedet for at holde sig tilbage netop her, burde indtage en ledende Stilling. Ved at sende en Repræsentant til Konferencen, var det ikke Mening, at den engelske Regering skulde blive bunden ved de der førte Forhandlinger, men den engelske Repræsentant skulde under fornødent Forbehold deltage i Forhand-

lingerne og give Regeringen Meddelelse om Resultaterne, hvorefter det jo stod Regeringen frit for at henvende sig til Parlamentet om Gennemførelse af Vedtagelserne.

Efter Udtalelser af forskellige Repræsentanter for de ovennævnte Institutioner, udtalte Markien af Lansdowne, at enhver sikkert indsaa de store Fordele, som en Ensartethed i de paagældende Søfartsforhold vilde medføre, og Vanskeligheden laa alene i Spørgsmaalet om Midlerne til Fremskaffelsen af denne Ensartethed; naar den engelske Regering hidtil havde stillet sig noget afvisende med Hensyn til Deltagelse i Kongresserne, var det ikke, fordi Regeringen var ligegyldig for den nævnte Sag eller ikke indsaa dens Vigtighed, men alene fordi Regeringen under Hensyn til den betydelige Interesse, England havde i Skibsfarten, ikke mente at kunne binde sig til Resultater paa en Kongres, hvor England ikke var stærkere repræsenteret eller havde en mere afgørende Stemme end Nationer, hvis Skibsfart og deraf følgende Interesse i Sagen var langt ringere end Englands. Imidlertid forstod Ministeren Deputationen saaledes, at den Konference, man nu tænkte paa, vilde faa en noget anden Karakter, og idet han meddelte, at han ikke havde set de paagældende Traktatudkast før samme Dag, idet de ham uafvidende havde henligget i Udenrigsministeriet, lovede han efter nøje Undersøgelse af disse at meddele Deputationen Ministeriets Afgørelse vedrørende Englands Deltagelse i en diplomatisk Konference om disse Spørgsmaal.

Mr. M'Arthur takkede Ministeren for Modtagelsen af Deputationen og for de faldne Udtalelser og pointerede, at de foreliggende Traktatudkast ikke var ment som endelige, men kun skulde danne Grundlag for en Forhandling.

Nedenstaaende Cirkulære, der er udsendt af Gøteborgs Skibsførerforening, er fremkommet paa Foranledning af Hr. Konsul Gunnar E. Due i Christianssand, som paa Grundlag af en Række Forlis paa Norges Øst- og Sydkyst og deraf følgende Søforklaringer har konstateret, at et overvejende Antal af Søulykker paa denne Del af Norges Kyst væsentligst skyldes Ukendskab til de her herskende Strømme, der under forskellige Vejrforhold varierer i høj Grad.

„Gøteborgs Fartygs-Befalhafvare Forening, hvis Opmærksomhed henledes paa de paa den norske Kyst herskende uregelmæssige Strømforhold, har paalagt sin Bestyrelse ved et Møde den 3. Februar d. A. at tage de Forholdsregler, som Bestyrelsen paa Grund af omtalte Skrivelser Indhold maatte anse for tjenlige.

Bestyrelsen har fundet, at Hr. Dues Udtalelser er rigtige; baade af Søforklaringer og direkte indhentede Oplysninger fra Skibsførere, der besejler den norske Øst- og Sydkyst, synes det at fremgaa, at Strømmen (skønt i Reglen vestlig) ved stærke østlige og sydlige Vinde sætter mod Land med betydelig Styrke. Saadanne uberegnelige Strømforhold maa nødvendigvis medføre forøget Fare for Menneskeliv og Skibe, og Bestyrelsen har derfor med dette for Øje ønsket at henlede Opmærksomheden paa disse konstaterede Uregelmæssigheder i Strømforholdene.

Iøvrigt tiltræder Bestyrelsen Hr. Dues Udtalelser om Ønskeligheden af, at et Specialkort over Norges Øst- og Sydkyst (vest efter i det mindste til Lister) maatte findes om Bord, hvorved Skibsførere, der besejler disse Strækninger, sættes i Stand til at gaa frem med større Sikkerhed og eventuelt at søge Nødhavn med større Tryghed.“

Saadanne Kort er særdeles billige.

Diskussionsmøde i Dansk Navigatorforening. I Søndags afholdtes efter Opfordring af Redaktør af „Nautisk Tidende“, Navigationslærer L. Rasmussen, et Diskussionsmøde i Dansk Navigatorforening om de i nævnte Blad offentliggjorte nautiske Tabeller.

Mødet, der lededes af Kaptajn Jacob Holm, var stærkt besøgt. Efter en Diskussion, der indlededes af Hr. Rasmussen, og i hvilken d'Hrr. Navigationslærer E. Krogh, fhv. Bestyrer Schwartz, Kaptajn Jul. Jensen, Navigationskolebestyrer Neergaard, Kaptajn Gjerløv m. Fl. deltog, stillede Hr. Rasmussen gennem Dirigenten følgende Spørgsmaal til Mødet:

„Anser Forsamlingen det for sandsynligt, at Trykfejlene i „Nautisk Tidende“ medfører Fare for Sejladsen.“

Dette Spørgsmaal besvaredes enstemmigt med Ja.

Efter Forslag af Navigationslærer Krogh vedtoges derefter enstemmigt følgende Resolution:

„Efter den stedfundne Diskussion udtaler Mødet, at „Nautisk Tidende“ med Hensyn til de deri indeholdte astronomiske Tabeller betegner en Fare for den danske Navigatørstand.“

I Følge de nyeste russiske Forskrifter skal der om Bord alle Fartøjer, der ankommer til russiske Havne, findes tre ligelydende Manifeste over den om Bord værende Ladning, udfærdiget af Fartøjets Mægler eller Agent paa Lasteplassen og af denne attesteret og forsynet med Firmastempel.

Hvis ingen Mægler eller Agent benyttes paa Lasteplassen, har Kaptajnen Ret til selv at udfærdige disse Manifeste og undertegne samme, dog maa da Rigtigheden attesteres af russisk Konsul, eller, hvis ikke saadan findes, af notarius publicus eller en anden Øvrigheds-person med Paatrykning af Segl eller Stempel. Ligeledes skal Kaptajnen have om Bord et Sundhedspas samt to Kopier af sit Konnossement, for at et kan beholdes af Toldboden, medens det andet er nødvendigt ved Fragtens Inkassering etc. Hvis disse Papirer ikke kan forelægges Toldboden straks ved Ankomsten, er Kaptajnen hjemfalden til en Mulkt paa mindst 10 Rubler for hvert manglende Papir.

For at fremme Toldklareringen i Bolderaa bør Skibsførerne ved Ankomsten til denne Havn have paa rede Haand: En Kopi af Skibsbemandingslisten, en specificeret Liste over Proviant og andre Forraad om Bord, en Fortegnelse over Brugsgenstande, der tilhører Skibsfører og Mandskab og en Fortegnelse over eventuelle Passagerer og deres Bagage.

I Følge en Bekendtgørelse fra det russiske Over-tolddirektorat forbliver en af det kejserlige Senat i Finland udstedt Forordning angaaende Ladningsfortegnelse for Skibe, der kun lejlighedsvis anløber finske Havne, gyldig for Aaret 1904 paa Betingelse af, at den udfærdiges inden 24 Timer efter Ankomsten til Havnen, og at Toldeftersynet af Skibet først finder Sted, efter at Ladningsfortegnelsen er afleveret.

Den nævnte Forordning tillader saadanne Skibe, som ovenfor omtalt, indtil videre at udfærdige den i den gældende Toldlovs § 2 omhandlede Fortegnelse efter Ankomsten i finsk Havn, saafremt det er muligt af Skibspapirerne at udtage de Oplysninger, som er nødvendige til Udfærdigelsen af en saadan Fortegnelse.

Norsk Højesteretsdom.

Dampskibsaktieselskabet Urania mod det kgl. oktrojerede Søassurancekompagni i Kjøbenhavn og Aktieselskabet Moss Værft, Bjærgnings- og Dykkerkompagni.

Det Appellanten tilhørende Dampskib „Ekliptika“ af Kjøbenhavn, der var forsikret i det kgl. oktrojerede Søassurancekompagni for halv Kasko, 185,000 Kroner, strandede 1. December 1902 paa Utryggen af Paternoster-skæret i Bohuslens Skærgaard og sank.

I Februar 1903 indgik det nævnte Søassurancekompagni Kontrakt med Moss Værft, Bjærgnings- og Dykkerkompagni om, at dette skulde optage Skibet mod at erholde 75 pCt. af det bjærgedes Værdi. Bjærgerne skulde have Ret til at bringe Skibet til det Sted og den Dok, de selv bestemte, og Værdien bestemtes ved mindelig Overenskomst, eller i Mangel deraf skulde det bjærgede sælges ved offentlig Auktion.

I Efteraaet 1903 lykkedes det Dykkerkompagniet at faa Skibet op og indbugseret til Værftets Tørdok. Den 8.-12. Oktober afholdtes ved Moss Søret Skøn og Taksation over Fartøjet i bjærget Stand samt over Reparationsomkostningerne. Forretningen administreredes af Byfogdens edsvorne Fuldmægtig, men Skønnet afgaves alene af de to udnævnte Sørretsmedlemmer, der takserede Skibet til 200,000 Kr. og anslag Reparationsomkostningerne til 158,000 Kroner. To Dage efter Skønnet sluttedes Kontrakt mellem Dykkerkompagniet og Søassurancekompagniet, hvorefter Værftet skulde have 170,000 Kroner for Bjærgningen. Den 2. September 1903 rekvireredes der af Dykkerkompagniet Overtaksation for Assurandørerne. Hensigten var at forhindre, at Rederiet, som endnu ikke havde godkendt Undertaksationen, skulde benytte sin 3 Maaneders Frist efter Loven til at prøve denne ved Overskøn. Rederiet, som ikke ved Sagfører havde optraadt ved de tidligere Retsforhandlinger, kontrapaankede Undertaksationen med det Forbehold at søge denne i dens Helhed underkendt eller tilsidesat. Ved Overskønnets Inkamination gentog Rederiet sit Forbehold om Underskønnets Underkendelse, idet dette ikke tilfreds-stillede Lovens og endnu mindre Forsikringskontraktens Fordringer paa Specifikation. Rederiet begærede samtidig 4 Ugers Udsættelse, for at der kunde foreligge et endeligt Paalæg fra „Bureau Veritas“, hvori Skibet havde Klasse.

Denne Begæring forkastedes, hvorefter Rederiet paastod Undertaksationen forhøjet og sig tilkendt Omkostninger ved Overtaksationen. Særlig paastod det, at Maskineriet i størst mulig Udstrækning skulde aabnes for Besigtelsen. Det paastod ogsaa senere, at den ene Overskønsmand skulde kendes inhabil i Egenskab af lønnet Revisor ved Moss Værft, hvorhos det ved Fremlæggelse af Ankestævning til Højesteret vedkommende Underskønnet begærede Overskønnet udsat, indtil Ankesagen var afgjort.

Disse Paastande forkastedes, lige som Sørretten ved Kendelse nægtede at give noget bindende Paalæg om Maskineriets Aabning, idet dette overlodes til Skønnets eget Forgodtbefindende. Overskønsmændenes enstemmige Resultat afhjemledes d. 24. Novbr. 1903 og gik ud paa, at Skibets Værdi i skadelidt Stand sattes til 153,000 Kr. og Reparationen til 200,000 Kr.

Skønnene paaankedes til Højesteret, hvis Dom overensstemmende med Appellantens principale Paastand gik ud paa, at det paaankede Sørrets Underskøn, i hvis Afgørelse Sørrettens Formand ikke havde deltaget, saa vel som det paaankede Sørrets Overskøn kendtes uefterrettelige. For saa vidt angik Indstævnte, Moss Værft, Bjærgnings- og Dykkerkompagni, afvistest Sagen for Højesteret.

Processens Omkostninger for alle Parter ophævedes.

Ny Breddeobservation af A. O. Tuxen.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af et Par Indlæg her i Bladet med denne Overskrift skal jeg tillade mig at bemærke, at det ganske vist ikke er fuldstændig udelukket, at en anden Mand kan have haft en lignende eller endog den samme Idé med Hensyn til Breddens Udregning. Imidlertid skal jeg dog undlade at tage Standpunkt til Sagen, før jeg har set sort paa hvidt herfor. Jeg beder derfor d'Hrr. Andersen og Lohmann godhedsfuldt laane mig de nævnte Værker til Gennemsyn. Adresse: Tuxen, Svendborg. — Det kan dog imidlertid ikke undlade at forbyse, at en saa fortrinlig Metode ikke har kunnet opnaa større Udbredelse, saafremt den har eksisteret lige siden 1885.

Som det maaske næppe er dette Blads Læsere bekendt, gaar „Ny Breddeobservation“ af A. O. Tuxen ud paa at finde Stedets Bredde uden Kronometer, uden forudgaaende Klokkesletsobservation, blot ved at maale 2 vilkaarlige Højder i Nærheden af Meridianen og samtidig iagttage et Observationsurs Visning. Højderne behøver ikke at være lige store og maa gerne begge være maalt paa samme Side af Meridianen.

Udtænkningen af Observationen har ikke været noget ringe Arbejde, og det forekommer mig, at et saadant uegennyttigt Foretagende kun kan fortjene Paa-skønnelse. Under alle Omstændigheder er Sagen for god til at skulle gennemhøgles, fordi den ærede Kritiker er fornærmet paa det Organ — „Nautisk Tidende“ —, hvori Observationen er fremkommen.

Enhver saglig Kritik kan naturligvis kun være en Forfatter behagelig, maaske kan Kritiken endogsaa give ham ny Impulser; men den ærede Kritiker bør vide, at saa snart der i Kritiken er en Tendens i anden Retning, saa virker det stødende, og Kritiken bliver derved let betydningsløs.

Med ærbødigst Tak for Optagelsen

Aage V. Tuxen,
Navigationsskolebestyrer.

Svendborg, d. 20. Marts 1904.

Til D'Hrr. Skibsførere!

Vi har modtaget følgende:

„Zoologisk Have“ har haft adskillig Glæde af den Anvisning til at passe Dyr om Bord, som den udsendte i Fjor Foraar med nærværende Blad. Men endnu flere Skibsførere vilde sikkert betænke den med Gaver, i Fald de kunde landsætte saadanne i bekvemme Havne.

Et saadant Tilfælde indtraf for nylig. Kaptajn Mathiesen, Fører af S/S „Lars Kruse“, havde ved Gambiafloden erhvervet et Par Aber og nogle sjældne Perlehøns. Efter Aftale landsatte han Dyrene i Marseille, hvor den derværende zoologiske Have beredvillig har taget sig af Dyrene og sendt dem videre til Kjøbenhavn.

Paa følgende Pladser kan der landsættes Dyr til Viderebefordring til „Zoologisk Have“:

Hamburg (Zoologischer Garten),
Amsterdam (Zoologischer Garten),
Antwerpen (Zoologischer Garten),
Marseille (Jardin Zoologique),
St. Thomas (Vestindisk Frugtkompagni),

Singapore (Norticulturist J. d'A. Pereira, Orchard road).

Samtidig bedes godhedsfuldt tilsendt Haven Meddelelse om, at saadanne Dyr er afleverede til Viderebefordring.

Fra Afrikas Vestkyst („Guldkysten“) vilde Haven sætte Pris paa at erhverve et levende Eksemplar af den kæmpestore Goliath-Bille (*Goliathus Aruryi*). Den fodres med Kød af Meloner, som man i Begyndelsen maa holde tæt hen foran Insektets Mund. Senere æder den selv.

Man tillader sig her at gentage, at Haven gerne stiller Frikort til Raadighed for Skibsføreres og Skibs-officerers Hustruer og Børn, mod at de ved Lejlighed venligst erindrer Haven.

Ærbødigst

Jul. Schjøtt.

Overflade-Ventilation af Kulladninger.

Det er kommet til vor Kundskab, at danske Skibe, der lastede Kul i engelske Havne, for nylig har haft Vanskeligheder, fordi de ikke tilfredsstillede de af „Board of Trade“ stillede Fordringer med Hensyn til Ventilation af Ladningen. Vi gengiver derfor her, til Vejledning for d'Hrr. Redere og Skibsførere, de Regler, som „Board of Trades“ Besigtelsesmænd skal anvende, idet vi tilføjer, at Skibe, der ikke opfylder de stillede Fordringer, risikerer at blive opholdte i Henhold til § 462 af „Merchant Shipping Act“ 1894.

1) Opmærksomheden henledes paa følgende Indstilling af den kgl. Kommission, der var nedsat til Undersøgelse af Selvantændelse af Kul om Bord i Skibe.

For at hindre Eksplosioner og skaffe fri og vedblivende Adgang til den fri Luft, uafhængig af Lugerne, skal kullastede Skibe forsynes med et Anlæg til Overflade-Ventilation, der kan virke under alle Vejrforhold.

2) For at sikre en virksom Overflade-Ventilation er det nødvendigt, at mindst to Ventilatorer anbringes i hvert Lastrum eller Afdeling. Disse anbringes i modsatte Ender af Rummet, eller i alt Fald saa langt fra hinanden, som det er muligt.

3) Følgende Instruks skal følges af Besigtelsesmændene i fremtidige Tilfælde, hvor det drejer sig om Overflade-Ventilation af Kulladninger, eller hvor den øverste Myndighed i Distriktet finder det nødvendigt at beordre et med Kul ladet Skib stoppet som usødygtigt, som Følge af daarlig og utilstrækkelig Indretning af Ventilatorer eller Fejl ved disses Anbringelse i Dækket.

4) Besigtelsen skal omfatte Ventilatorerne og disses Anbringelse i Dækket, og ethvert Tilfælde, hvor Ventilatorerne findes at være utilstrækkelige eller mangelfuldt konstruerede, skal indberettes. Alle utilstrækkelige Ventilatorer skal ombyttes med andre.

5) Overflade-Ventilatorer for kullastede Skibe, hvad enten de er anbragte paa det øverste Dæk, Kahytisdæk eller Bakdæk, skal være forfærdiget udelukkende af Smedejern eller Smedestaal og være af en bestemt nærmere angivet Form.

- 6) Ventilene skal forsynes med en Vindhæt, og det er ønskeligt, om den nederste Kant af Vindhatten eller Aabningen er mindst 6 Fod over Dækket. Hvad dette Punkt angaar, maa Besigtelsesmændene imidlertid ikke være for strenge og kun forlange en saadan Højde, som de anser for at være tilstrækkelig — dog ikke gerne mindre end 5 Fod.
- 7) I Tilfælde, hvor Ventilene er anbragte paa Overdækket ved Siden af Bakken, Agterdækket eller Brodækket, skal den nederste Kant af Vindhatten, hvis det er muligt, være mindst 5 Fod over disse Forhøjninger, og for at støttes af disse skal de befæstes dertil med to diagonale Jærnstænger eller paa anden forsvarlig Maade.
- 8) Aabningen for Ventilene i det øverste Dæk, Agterdæk eller Bakdæk skal være forsynet med passende og tilstrækkelige Indretninger til hurtig Lukning. Saadan Ramme og Laag, som nu anvendes til Kulbunker, synes at egne sig hertil. Naar Laaget ikke er i Brug, anbringes det paa Kant, eller paa anden passende Maade inden i Karmen eller Kransen, og sikret ved Surringer eller ved lette Vinkelstænger. Det maa dog paases, at disse Stænger ikke forhindrer Lukningen eller Aftagelsen af Laaget.
- 9) Hvilke Apparater, der end benyttes til Lukning eller Aabning af Ventilene i Dækket, saa maa disse Sager henstaves paa et sikkert og tilgængeligt Sted enten i, eller nær ved Ventilen.
- 10) I Skibe, der har mere end et Dæk, skal Rør af Smedejærn eller Staal lede til Ventilen i Overdækket, Agterdækket eller Bakdækket fra det Rum, hvor Kullene findes. I Tilfælde, hvor der kun føres Kul i Underrummet, medens Mellemdækkene er optaget af Passagerer eller Mandskab, skal begge Ender af Røret anbringes i Dækkene, saaledes at de er lufttætte. I todækkede Skibe, der fører Kul eller anden Ladning paa Mellemdækket saa vel som i Underrummet, skal den nederste Ende af Rørene fastgøres til Mellemdækket paa lignende Maade, medens den øverste Ende kan indsættes i Dæksaabningen, der er dækket af den i øverste Dæk anbragte Ventil, eller Rørene, der gaar gennem Agterdæk, Bakdæk etc., idet den ringformede Aabning rundt om Røret da er tilstrækkelig til at frembringe den nødvendige Cirkulation af Luft paa Mellemdækket. Den øverste Ende af disse Rør skal paa en passende Maade understøttes fra Dækket eller Ventilen.
- 11) Ventilene skal anbringes paa et beskyttet Sted, og naar dette sker, vil det hverken forhindre den fulde Nyttevirkning, ejheller forøge Faren for Antændelse af den Gas, der forsvinder gennem Vindhatten, eller fra mangelfulde Sammenføjninger. Vindhæt etc. skal, naar det med daarligt Vejr er nødvendigt at borttage den fra Karmen, hvorved den er fastgjort til Dækket, let og sikkert kunne staves til Side.
- 12) Følgende Tabel angiver Minimums Størrelserne af Ventilene paa Overdæk af indtil 24 Tommers Diameter.
- NB. Dimensionerne i Kolonne 5 kan formindskes, dog maa Godstykkelsen ikke gøres mindre end den opgivne. Afstanden mellem de Bolte, der holder Karmen til Dækket, bør være 3 Tommer; den kan forøges — dog ikke mere end $4\frac{1}{2}$ Tomme — under Forudsætning af,

1	2	3	4	5	6	7
Karmens Diameter	Karmens Gods-tykkelse	Ventilrørets Gods-tykkelse	Vindhattens Gods-tykkelse	Dimensioner for de Vinkeljærn, ved Hjælp af hvilke Karmen er anbragt i Dækket	Dimensioner for Ringplader under Overdækket, naar dette er af Træ	Dimensioner for de Bolte eller Nagler, der forbinde Karmens Vinkeljærn med Dækket
	Tomme	Tomme	Tomme	Tomme	Tomme	Tomme
12" og under 12"	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{20}$	$2\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{4} \times \frac{3}{8}$	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{8}$	$\frac{9}{16}$
Over 12" til 15"	$\frac{5}{16}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{20}$	$2\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{4} \times \frac{9}{16}$	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{8}$	$\frac{9}{16}$
— 15" — 18"	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{16}$	$2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \frac{7}{16}$	$2\frac{1}{2} \times \frac{7}{16}$	$\frac{5}{8}$
— 18" — 21"	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{16}$	$2\frac{3}{4} \times 2\frac{3}{4} \times \frac{7}{16}$	$2\frac{3}{4} \times \frac{7}{16}$	$\frac{5}{8}$
— 21" — 24"	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{16}$	$2\frac{7}{8} \times 2\frac{7}{8} \times \frac{7}{16}$	$2\frac{7}{8} \times \frac{7}{16}$	$\frac{5}{8}$

at Dimensionerne for Bolte, der er opgivne i Kolonne 7, forøges i tilsvarende Grad.

- 13) I alle Tilfælde skal Karmen eller den Del, der er fastgjort til Dækket, være c. 24" høj og være forsvarlig boltet til Vinkeljærnet forneden. Vinklerne og de ringformede Plader af Rørene, der leder fra Ventilene til Rummene, hvor Kullene er stuvede, behøver dog ikke at være saa svære som selve Ventilpladerne, men de maa være stærke og fastgjort til Dækket med et tilstrækkeligt Antal Bolte til at sikre, at Forbindelsen er lufttæt.
- 14) For- og Agterpeak eller andre lukkede Rum, der er adskilt fra Lastrum eller Bunker med Træ- eller Jærnskodder, eller Skillerum, der ikke er lufttætte, skal ventileres særskilt.
- 15) Førere eller Rødere af Skibe, der fører Kulladninger, skal gøres opmærksomme paa den Kendsgerning, at Gas fra Lastrummet eller Mellemdækket kan bane sig Vej til Kahyt eller Lukaf, som Følge af at Skodderne ikke er lufttætte, saa at de kan være paa det rene med, at man ikke uden videre maa benytte aabne Lys paa disse Steder, og de skal yderligere gøres opmærksom paa, at det, at benytte aabne Lys eller stryge Tændstikker i Lastrum eller under Dækket, medfører den største Fare, og at det i alle Tilfælde er ønskeligt, at der benyttes Sikkerhedslamper om Bord i saadanne Skibe.
- 16) Besigtelsesmændene gøres opmærksom paa, at Rumfanget af Bunker og andre Rum, hvor Kul føres, i mange moderne Dampere ofte overstiger det samlede

Lastrum for mange Kystfarere og Skibe, hvor Ventilation forlanges.

- 17) For at forebygge Ansamling af Kulgas og den deraf følgende Fare for Eksplosion, er det i høj Grad ønskeligt, at alle Kulbunker i Dampskibe ventileres. I Tilfælde, hvor Bunker til øjeblikkelig Brug, hvis Luger er indrettede med Rister, holdes utildækkede undtagen i stormende Vejr, behøver Besigtelsen dog ikke at forlange Anskaffelse af Ventil, med mindre der findes særlig Grund, saasom høj Temperatur eller andet, der gør det nødvendigt.
- 18) Med Hensyn til Reserve-Bunkers eller andre Rum, fra hvilke Kullene ikke straks bruges, vil Gassamling temmelig sikkert indtræde, naar Tilgangen er dækket, og Ventil skal derfor altid anbringes i saadanne.
- 19) Med Hensyn til de Ventilationsapparater, som skal anskaffes, tjener der til Oplysning for Besigtelsen, at det, der er givet Anvisning paa i dette Cirkulære, betragtes som fuldstændig tilstrækkeligt.
- 20) Det er ønskeligt, at der er to Ventil med Vindhat til hver Reserve-Bunker, anbragte saa langt fra hinanden, som det kan lade sig gøre, men ønsker Redere eller Skibsbyggere at indskrænke Antallet af saadanne, behøver Besigtelsen ikke at sætte sig derimod, for saa vidt en Ventil med Vindhat anbringes i den ene Ende af hver Bunker, og en eller flere Ventil af anden Art („goose-neck“, „mushroom“) af tilstrækkelig Størrelse anbringes ved den anden Ende.
- 21) Den enkelte Ventil med Vindhat, som nævnes ovenfor, kan efter Ønske erstattes med andre lignende eller bedre Ventil, ved hvilke Luften presses ned i Bunkerrummet, eller suges ud derfra.
- 22) Naar andre Arter af Ventil paasættes, skal Karmen, eller den Del, der er fastnaglet til Dækket, være c. 2' høj og forfærdiget af Smedejærn eller Staal. Den skal have den nødvendige Styrke og skal fastgøres til Dækket lige saa forsvarligt, som de i dette Cirkulære nævnte Vindhat-Ventiler.
- 23) Passende og tilstrækkelige Grejer maa anskaffes til at lukke Aabningen i Dækket for det Tilfælde, at Ventilen slaas af, eller naar daarligt Vejr gør det nødvendigt at tillukke den.
- 24) Skulde der opstaa Meningsforskel mellem Besigtelsen og Redere eller Skibsbyggere om Ventilationen af Lastrum, Bunker eller andre Rum, skal Sagen forelægges for Oversynsmanden i Distriktet. I alle Tilfælde af Nybygninger, i hvilke Kulventiler anbringes, som ikke svarer til de fornævnte Betingelser, skal dette uopholdelig anmeldes til Board of Trade.
- 25) Selvfølgelig maa det staa saa vel Oversynsmændene som Synsmændene klart, at alle Indretninger og Ventil, der er mere virksomme, end de i dette Cirkulære nævnte, kan der ikke gøres Indsigelse imod.

Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser har adskillige Markeder vist mindre Aktivitet, men Raterne er dog gennemgaaende forblevne nogenlunde uforandrede. Kun for Sortehavet og omliggende Markeders Vedkommende er der en nævneværdig Tilbagegang at spore, da Eksporten fra disse Egne er i kendelig Aftagen, medens samtidig Tilbudet af saavel Marts som April Baade er meget stort. Prompte Baade er næsten ikke til at placere for Øjeblikket fra Sortehavet etc., og med den tilstundende ortodokse Paaske i Vente i Dagene omkring 10. April, er der desværre ikke megen Udsigt til nogen Forandring til det bedre fra denne Kant, førend Paaskehelligdagene er vel overstaaede, altsaa om en 3 Ugers Tid. Er det saaledes daarligt her, saa lyder Beretningerne gunstigere fra en anden Kant, nemlig fra River Plate, hvorfra der igen er Begær efter Tonnage, eftersom Strejken nu er endt, og der slutes lige op til Juni Maaned inklusive. Udefter fra Wales til La Plata er Kulfragterne lidt lavere, og der er sidst betalt 7/6 à 7/9, derimod er Fragterne faste til det fjerne Østen, hvortil der atter slutedes en Del Baade til 25/ à 25/6 via Capetown.

Det østlige hjemgaaende Marked er stille, men dog fast. For Ris er betalt 23/6 til udsøgt Havn, 26/3 Levanten, 15/ én Havn Japan, alt pr. April, paa hvilken Position Kurrachee ogsaa har taget et Par Baade til 16/6 udsøgt Havn, medens der pr. Juni er sluttet til 16/. Samme Rate er ogsaa betalt fra Bombay for Marts/April. Calcutta og andre Pladser tager kun meget faa Baade til uforandrede Rater.

Sortehavet etc., som tegnede lidt fastere i forrige Uge, er flovet ganske betydeligt af, nærmest som en Følge af det uforholdsmæssig store Udbud af Dampere for Marts og April Lastning. Befragterne er alle Vegne meget tilbageholdne, og fra Odessa eller Nicolaieff er Anlægningsraten nominelt 7/ til udsøgt Havn. Fra Novorossisk til Danmark betaltes sidst 9/ én, 9/3 to, 9/6 tre Lossehavne. Sulina har sluttet til 7/3 à 7/5 udsøgt Havn, men dette kan næppe gentages nu. Fra Azoff er der sluttet til 9/3 à 9/7½ „any“ (store Baade), 6 d. ekstra Hamburg, og til Danmark er betalt 10/6 à 10/9 én, 11/ à 11/3 to Havne (c. 3,000 Tons Baad), endvidere 10/ à 10/6 til Norge (2 Havne). Donauen er fremdeles livløs. For Salt fra Eupatoria Kysten noteres 11/6 pr. April til Riga eller Libau.

Middelhavet er paa det nærmeste uforandret, til Trods for det rigeligere Tilbud af Baade, paa Grund af Flovheden i Sortehavet. Der er sluttet ret betydeligt for Erts, og der betaltes med „free despatch“ 5/7½ Carthagen/Middlesbro, 6/1½ Avlaki/Newport, 5/9 Almeria/Tyne, Option Middlesbro 5/10½, 7/ Seriphos/Glasgow, 7/9 Huelva/Rotterdam, Antwerpen eller Dunkerque, 10/ U. S. nordlig Havn. For Fosfat noteres 8/ Sfax/Tynen, 8/3 à 8/6 London, 9/3 Gøteborg, 6/3 Bona/Bristol, 6/ à 6/6 Bougie/Antwerpen, og for Esparto 12/ à 12/6 Almeria eller Aguilas til Englands Østkyst, 11/6 fra Oran, samme Rate Bona/Leith. Fra Tripolis eller Tunis Kysten (2/3 Pladser) noteres 8/6 à 8/9 for Byg til U. K. Aleksandria er flov; sidst betalte Rate er 8/ pr. 60 Kbf. til London pr. Marts, 7/6 til Hull pr. April. Bilbao er nærmest uforandret og betaler 3/10½ Cardiff, 4/1½ Swansea, 4/3 Tyne Dock, 4/6 Middlesbro eller Grangemouth, 5/ Dunkerque. Fra Santander slutedes nogle Baade til 5/1½ à 5/3 Rotterdam.

Nordamerika slutter fremdeles hovedsagelig for Træ, og der er fra Golfen sidst betalt 80/ à 82/6 til én god Lossehavn U. K. eller Kontinentet pr. April/Maj. Paa Netto Charter gøres ingen Forretning af Betydning, men der bydes 9/9 à 10/ fra Golfen for Marts/Maj, og fra New York betaltes 8/ til Dunkerque prompt. Bomuldspladserne i Golfen har intet at byde paa, hvorimod der fra Savannah stilles 27/6 i Udsigt for passende Baade.

En Del Marts Dampere fragtødes for Sukker fra Cuba til New York eller Filadelfia til $8\frac{1}{2}$ à 9 Cents, og for Kul betales $6\frac{1}{2}$ Dollar Norfolk/Singapore. De kanadiske Træpladser fragter meget sparsomt; der noteres 35/ fra Halifax eller St. John og 40/ fra Miramichi til U. K. For Timecharter ligger Markedet fastere; 4/ betales for en kortere Periode U. S. og Vestindie Traden, hvilket kan gentages.

La Plata Markedet viser nu, efter at Strejken er endt, mere Aktivitet, og der er et moderat Begær for Marts/Juni Tonnage til 18/ à 18/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. For Quebracho Træ fra Colastine noteres 20/ à 21 til U. K., 21/6 Neufahrwasser, 22/ Riga.

Østersøen er fuldstændig livløs for prompt. Der findes saa at sige ingen Fragter ud over nogle Sleeperslaster fra Memel og Danzig samt nogle Propslaster fra Windau eller Libau til England, og for dem alle er Raterne meget tarvelige. Riga er fuldstændig lukket af Is, og fra Reval, Windau og Libau, ligesom ogsaa fra de tyske Pladser, findes der hverken Korn eller Hør. Kun fra Libau til Danmark eller Sydsverrig sluttes nogle Smaadampere i Lumpsum for Korn og Oljekager paa Basis af Rm. 5-6 pr. Ton Dødvægt. Pr. f. o. w. fra Botten, Kronstadt etc. er Træfragterne uforandrede fra forrige Uge.

Kulfragterne er ikke undergaaede nævneværdige Forandringer i nogen Retning, og der fragtes jævnt normalt baade fra Øst- og Vestkysten. Fra Firth of Forth betales $\frac{4}{3}$ Aalborg eller Frederikshavn, $\frac{4}{3}$ Helsingør, $\frac{4}{7\frac{1}{2}}$ Horsens (800 Tons), $\frac{4}{4\frac{1}{2}}$ à $\frac{4}{7\frac{1}{2}}$ Kiel, $\frac{3}{10\frac{1}{2}}$ à $\frac{4}{4}$ Swinemünde, Option Stettin $\frac{4}{6}$, alt for prompt, endvidere $\frac{3}{10\frac{1}{2}}$ Methil/Kronstadt pr. f. o. w. (3,000 Tons d. w.). Tynen sluttede til $\frac{4}{7\frac{1}{2}}$ Odense (800 Tons), $\frac{4}{4}$ à $\frac{4}{6}$ Malmø, $\frac{5}{1\frac{1}{2}}$ Sønderborg (600 Tons), $\frac{4}{3}$ Holtenau, $\frac{4}{7\frac{1}{2}}$ Rostock, $\frac{4}{3}$ Swinemünde, $\frac{4}{1\frac{1}{2}}$ Neufahrwasser, $\frac{4}{3}$ à $\frac{4}{1\frac{1}{2}}$ Kronstadt, $\frac{4}{3}$ Stockholm, $\frac{6}{6}$ Barcelona, $\frac{5}{10\frac{1}{2}}$ à $\frac{6}{6}$ Genua, $\frac{5}{10\frac{1}{2}}$ Neapel, $\frac{6}{9}$ Venedig, $\frac{5}{9}$ Aleksandria. Cardiff gjorde Forretninger som følger: $\frac{4}{7\frac{1}{2}}$ Kjøbenhavn, $\frac{4}{9}$ Nyborg, $\frac{5}{6}$ Gibraltar. $\frac{5}{9}$ Valencia, Frcs. $\frac{6\frac{3}{4}}$ Marseilles, $\frac{5}{9}$ Genua, $\frac{5}{9}$ Messina eller Catania, $\frac{6}{6}$ Venedig, $\frac{5}{9}$ Aleksandria, $\frac{5}{6}$ Port Said, $\frac{9}{6}$ Aden, $\frac{10}{6}$ Colombo, $\frac{6}{6}$ Las Palmas eller Tenerifa, $\frac{7}{6}$ à $\frac{7}{9}$ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er uforandret. Der noteres:

ab Riga 13 à 14 Mark pr. 2,000 Kilo Rug til Danmark eller Sundhavn, 22/ à 23/ D/B. Ipswich, 21/ à 22/ D/B. Tyne, 33 à 35 Frcs. Stav Boulogne, 28 à 29 Mark til Wilhelmshaven.

ab Memel 22 Mark til Flensborg, 26 à 27 Mark til Bremen, alt pr. Std.

ab Kønigsberg 14 Mark pr. 2,500 Kilo Rugbasis til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne, 5 à 6 Mark pr. Ton Korn til Gefle, $8\frac{1}{2}$ à 9 Mark pr. Ton Hvedeklid til Sydsverrig, $1\frac{6}{8}$ à $1\frac{7}{8}$ Østkyst England, $1\frac{9}{8}$ à $1\frac{10}{8}$ Kanalen Hvedebasis.

ab Danzig 6 Mark pr. Ton Mel til Danmark, $4\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton gammelt Jærn til Gefle.

ab Stolpmünde 6 Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sundhavn, et mindre Skib skal have opnaaet 6 Mark pr. Ton Rug til Randers.

ab Rügenwalde $5\frac{1}{2}$ à 6 Mark pr. Ton Havre til Kjøbenhavn.

ab Stettin $4\frac{1}{2}$ à 5 Mark pr. Ton Korn til Danmark, Sydsverrig.

ab Stralsund 4 Mark Danmark, 5 Mark Gøteborg pr. Ton Rug, 5 Mark pr. Ton Havre til Sundhavn.

ab Greifswald $4\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sydsverrig, resp. $5\frac{1}{4}$ à $5\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Havre. ab Rostock 6 Mark pr. Ton Havre til Randers, Gøteborg, 5 Mark til Sundhavn.

ab Lybeck 4 à $4\frac{1}{2}$ Mark til Petersborg (Ler),

$4\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Sand til Laurvig, $3\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Kainit til Kjøbenhavn, $4\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Salt til Wasa, Uleåborg, 4 Mark pr. Ton Hvede til Danmark.

ab Neustadt 4 Mark pr. Ton Hvede til Danmark, Sundhavn.

ab Carlshamn $3\frac{1}{4}$ Mark pr. Ton Gadesten til Stettin; 4 Mark pr. Ton Bloksten til Stettin, Wismar, Rostock.

ab svenske Sundhavne Königsberg $3\frac{1}{2}$ Mark, Kiel, Flensborg $3\frac{1}{4}$ Mark, Kristiania $3\frac{3}{4}$ Kr., alt pr. Ton Lervarer.

ab Kjøbenhavn til Præstø 14 Øre, Bandholm 16 Øre, Malmø 10 Øre, alt pr. Centner Korn.

Nantes, Königsberg Skifer 14 à 15 Frcs. St. Ybes, Königsberg Salt 10/ Fowey, Hamburg 5/ à 5/6, Riga 6/6 à 7/, Petersborg 7/ à 7/6, alt pr. Ton Chinaclay.

ab Archangel D/B. Poole 40/, Themsens Stav 45.

I Følge Meddelelse er den første Sejler ankommen til Königsberg d. 17. Marts gennem Kanalen fra Pillau.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet „Carl“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Ad. Carl aflagde Aarsberetning. Af Selskabets Skibe har „Olaf“ og „Svend II“ i Begyndelsen af Aaret udført en Rejse paa La Plata. Ellers har Skibene været beskæftigede i Nord- og Østersøfart. I Bruttofragt er der indsejlet 838,563 Kr. 71 Øre, det endelige Netto Overskud bliver 89,326 Kr. 64 Øre. Herefter er der overført til Reserve- og Amortisationskonto 50,526 Kr. 64 Øre, medens 38,800 Kr. udbetales Aktionærerne som 4 pCt. Udbytte. Reserve- og Amortisationskontoen udgør nu ialt 1,098,084 Kr. 26 Øre. Dette Beløb er anvendt paa følgende Maade: Ved Dampskibet „Volmers“s Salg afskrives Forskellen imellem Skibets bogførte Værdi 647,506 Kr. 86 Øre og Netto-provenuet af Salget 98,176 Kr. 77 Øre 549,330 Kr. 09 Øre, paa „Magnus“ afskrives 317,218 Kr. 35 Øre, paa „Olaf“ afskrives 66,379 Kr. 39 Øre, paa „Svend II“ afskrives 100,700 Kr. 13 Øre, paa „Harald“ afskrives 19,736 Kr. 73 Øre, Tab ved Havari 5539 Kr. 36 Øre. I alt 1,058,904 Kr. 05 Øre, hvorefter der bliver en Rest af 39,180 Kr. 21 Øre.

Samtlige Skibe kommer derefter til at staa til Bogs for 1,520,000 Kr., der omtrent vil svare til deres virkelig Værdi.

Der gaves Decharge. Skibenes Kasko-Assurance fastsattes.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kommander Buchwaldt.

Dampskibsselskabet „Gorm“

har holdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Ad. Carl aflagde Aarsberetningen. Med Undtagelse af „Erik II“ og „Sigurd“, der havde været to Rejser paa Middelhavet, har Selskabets Skibe været beskæftigede i Nord- og Østersøfarten. De har opsejlet i Bruttofragt 1,034,816 Kr. 27 Øre, Driftsoverskuddet er 108,873 Kr. 39 Øre. Fra 1902 var der en Saldo af 33,852 Kr. 54 Øre. Af disse Beløb er først udbetalt 4 pCt. Udbytte pr. 1902 med 31,120 Kr. Renter og Administrationsudgifter andrager 38,110 Kr. 63 Øre. Af Resten 73,495 Kr. 30 Øre er der overført 38,920 Kr. 67 Øre til Reserve- og Amortisationskontoen, og Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales 4 pCt.

eller 31,120 Kr. til Aktionærerne. Skibene har i Aar ikke været forskaandede for ret betydelige Havarier, der tilligemed Dampskibet „L. H. Carl“s Survey har foraarsaget et Tab af 18,920 Kr. 67 Øre. Reserve- og Amortisationskontoen udgør etter de foretagne Afskrivninger 270,000 Kr.

I Aar har „Gorm“ været oplagt. „Frode“ og „Sigurd“ har været i Fart her hjemme og „L. H. Carl“ og „Erik II“ i Fart paa La Plata.

Der gaves Decharge. Skibenes Kasko-Assurance fastsattes. Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Etatsraad N. Andersen.

Dampskibsselskabet „Skjold“

har holdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Ad. Carl af lagde Aarsberetningen. Aaret 1903 har, som alle ved, været særdeles daarligt for Dampskibsfarten, ja, Fragterne har endog været saa langt nede, at der var Tale om i det mindste at oplægge en Del af Dampskibsflaaden. Dette har dog ikke været nødvendigt for Selskabets Vedkommende, der, trods de her i Danmark stadig herskende uheldige Forhold for Skibsfarten — Taleren tænkte herved nærmest paa de uheldige Toldforhold og Konsulatafgifterne — dog har været i Stand til at opsejle et mindre Overskud.

Hvad Selskabet „Skjold“s Skibe angaar, da har de, med Undtagelse af, at „Danmark“, „Ragnar“ og „Knud“ i Aarets Begyndelse har været hver tvende Rejser paa Middelhavet, været beskæftigede i Nord- og Østersøfart. „Knud“ og „Danmark“ har haft nogle større Havarier, der medtog 43 Dage og kostede 9,229 Kr. 20 Øre. I Juli Maaned solgtes Dampskibet „Skjold“ til Rusland.

Skibenes Netto Overskud er 53,934 Kr. 40 Øre, der er overført til Reserve- og Amortisationskontoen.

Der gaves Decharge. Skibenes Kasko-Assurance fastsattes. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Etatsraad N. Andersen.

Sønderho Enkekasse

har afholdt Generalforsamling. Kasserer, Kapt. S. A. Fischer, oplæste Regnskabet, som godkendtes og udviser, at der i Kontingenter er indkommen 1,514 Kr. og i Gaver fra A. Dahl, Liverpool, 50 Kr., Knöhr & Burchardts Nachf. i Hamburg 50 Kr., Schultz & Groth i Hamburg 20 Kr., A. K. Schmidt i Hamburg 10 Kr., H. D. Vagner i Hamburg 30 Kr., P. Brinch, Kjøbenhavn, 12 Kr. 25 Øre, samt ved Bazar 526 Kr. 51 Øre. — I Understøttelse til 41 Enker er udbetalt 3,780 Kr. Til Administrationsudgifter er medgaaet 83 Kr. 40 Øre, hvorhos 41 Kr. overføres til Kassebeholdning. Foreningen ejer 31,600 Kr. imod 32,057 Kr. forrige Aar.

Dampskibsselskabet „Skjaln Hvide“

har holdt aarlig Generalforsamling. Overretsprokurator Casse dirigerede.

Forretningsfører Chr. Sass meddelte Aarsberetningen og fremlagde Regnskabet. Det er ikke gaet bedre i det forløbne Aar end i 1902, men efter Forholdene kan man dog være ret tilfreds med de to Skibes Driftsresultat. Nettooverskuddet, 19,385 Kr., er omtrent lig med forrige Aars Resultat, og da Skibsmateriellet er nyt og godt, saa har man ment at kunne, ligesom i 1902, uddele et Aktieudbytte af 3 pCt. Til Reservefonden henlægges c. 11,000 Kr., og denne Fond udgør derefter c. 68,000 Kr. Aktiekapitalen er 281,000 Kr., Kassekrediten c. 126,000 Kr.

Skibene har som sædvanlig været i Fart i Nord- og Østersøen; der har næsten ingen Uheld været. For indeværende Aar er der sluttet nogle Fragter, hvorved der formentlig er sikret en Fortjeneste, der er mindst ligesaa stor som de sidste Aars.

Der gaves Decharge for Regnskabet.
Der var intet Valg at foretage.

Dampskibsselskabet „Helgenæs“

har afholdt sin første ordinære Generalforsamling i Rudkjøbing. En Snæs Andelshavere var til Stede. Proprietær Andersen, Prydsgaarden, dirigerede. Regnskabet fremlagdes og godkendtes. De afgaaede Bestyrelsesmedlemmer, Propr. M. Petersen, Kædeby, og Tømrer Frederiksen, Søndebro, genvalgtes. Ligeledes genvalgtes Propr. Andersen, der som Revisor afgik ved Lodtrækning.

Det vedtoges, at Rudkjøbing skulde repræsenteres i Bestyrelsen med 1 Medlem, eventuelt Marstal med 2.

Til Bestyrelsesmedlem for Rudkjøbing valgtes Redaktør Bro.

For den kommende Sommer har Bestyrelsen en ny Fartplan under Udarbejdelse, hvorved Skibet vil blive sat i Stand til foruden Kjøbenhavnerturen at besøge en Del Fiskeeksport fra Langeland.

Af Forhandlingerne fremgik det, at Selskabets Status var ret tilfredsstillende, i Betragtning af, at Driftsaaret 1903 havde budt forskellige Skuffelser.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri

har afholdt aarlig Generalforsamling,

Bestyrelsens Formand, Direktør Hagemann, udtalte, at det var lykkedes Selskabet at føre den livlige Virksomhed, som det i 1902 kunde glæde sig ved, med over i 1903, til Trods for de Vanskeligheder, de daarlige Tider havde bragt over Skibsfarten. Men naturligvis havde man ikke kunnet undgaa at føle det Tryk, som vedblivende hviler over Fragtmarkedet, og navnlig havde man sporet det paa Reparationsarbejdet, der under de ugunstige Konjunkturer begrænsedes til det mindst mulige. De fortvivlede Toldforhold havde haft til Følge, at Selskabet i det forløbne Aar kun havde haft en eneste dansk Nybygning, nemlig fra Det store nordiske Telegrafelskab, der bestilte en stor moderne Kabeldamper. Desuden havde Selskabet haft Bygningen af en ca. 8000 Tons stor Damper til Det fransk-østasiatiske Kompagni i Paris—Marseille.

Løvrigt har vi maattet søge vor Afsætning i Udlandet, hvor vore Frugtskibe nyder megen Anseelse, der har resulteret i Levering af 4 af disse Skibe i 1903. Forskellige Omstændigheder har ført til, at yderligere Udvidelse af Frugtskibs-Tonnagen i Øjeblikket er stillet i Bero, saaledes at vi maa savne vore hidtil saa regelmæssige Ordre paa den Slags Skibe.

Garantiaaret for den russiske Krydser „Boyarin“, som vi byggede i 1899—1902, udløb i Fjor, og vi har haft den Tilfredsstillelse, at der ikke har været nogen Udgift for os at afholde i den nævnte Tid i Anledning af de af os paatagne Garantier, hverken til Skib, Kedler eller Maskiner.

I Marts Maaned blev vor store ny Kedelfabrik færdig, uden hvilken vi ikke havde været i Stand til at udføre alle vore Kedler selv.

Smedegods-Forretningen har ogsaa i den sidste Del af Aaret maattet føle det Tryk, der hviler over Skibsfarten, idet vor Eksport til England, Skotland og Norge har været indskrænket som Følge af de stagnerende Forhold indenfor disse Landes Skibsbyggeri. Hertil kommer, at denne Flovhed breder sig videre til de tyske Værker, der, for ikke at ligge stille, tager Ordres — navnlig til Udlandet — til yderst lave Priser. Naar Tiderne og Forholdene tillader os at realisere Tanken om et Staal- og Valseværk, vil dette blive os en god Hjælp imod denne Konkurrence, der mulig vil blive skærpet endnu mere, da der i Tyskland for Tiden gør sig en stærk Bevægelse gældende til Fordel for Dannelsen af en Trust af tyske Staalværker, til hvilken vi da vil

være henvist ved Indkøb af vore Raa Æmner, til vi selv er i Stand til at fremstille disse.

Arbejderforholdene har i det forløbne Aar været gennemgaaende rolige. Med Kobbersmedene ligger vi for Tiden i en Konflikt. Imidlertid nærer vi Haab om, at den snart vil ende med en Ordning, som vil kunne sikre os ordnede Tilstande af Varighed ogsaa med Kobbersmedene. Alle væsentligere Forhandlinger med Arbejderne er førte i fuld Forstaaelse med „Sammenslutningen af Arbejdsgivere indenfor Jærnindustrien,“ hvilken Organisation omfatter Skibsværfterne, Fabrikantforeningerne i København og i Provinserne, samt Smedemesterforeningerne, ligesom vi er Medlem af Arbejdsgiverforeningen.

Medens Arbejdslønnen i Storbritannien som Følge af Manglen paa Ordre har været Genstand for Reduktion 2 Gange med 5 pCt. hver Gang, har vi i 1903 til Tider kunnet beskæftige over 3000 Mand; men den Forretningsløshed, der i Fjor herskede paa det udenlandske Skibsbyggeri, og som endnu varer ved, er stærkt paa Vej til at naa os. Om vi tvungne af den absolute Nødvendighed, for at holde Arbejdet her i Landet, vil blive nødsagede til at gaa til Forhandling om Priskurant-Reduktioner, er endnu ikke til at sige, men vi maa være forberedte paa, at en Situation som den, der foreligger indenfor Udlandets Maskin- og Skibsbyggeri, let kan komme til at foreligge hos os. Vi har ganske vist en Del Ordre inde for det meste af indeværende Aar, men vi har taget disse væsentligst til meget lave Priser for at holde Arbejdsstyrken samlet og i Haab om, at de nuværende ugunstige Tider kun maa strække sig over et kortere Tidsrum.

Bestyrelsens Plan om ved en omfattende Reorganisation at sætte Selskabet i Stand til at kunne optage Konkurrencen og derved forøge Omsætningen, har ført til det ønskede Resultat i det forløbne Aar. Vort moderne og ny Materiel har hjulpet os til meget betydelige Ordre, og der har indenfor den hele Virksomhed været arbejdet med en Travlhed og under et Højtryk, der har virket meget gavnligt, saaledes som Regnskabet udviser.

Reserve- og Fornylsesfonden, [paa hvilken vi i 1900 afskrev ca. 650,000 Kr., hvormed vore Værdier nedskreves, har med det forløbne Aar atter naaet sit gamle Stade: Kr. 2,000,000.

I Lighed med tidligere Praksis vil der ikke blive henlagt mere til denne Fond; men de fremtidige Henlæggelser vil ske til en ny Reserve- og Fornylsesfond.

Naar Bestyrelsen har besluttet sig til at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge ekstraordinært Kr. 304,264 til Reservefonden, skyldes det Nødvendigheden af at sikre Selskabet saa forsvarligt som muligt. Tidligere Tider har vist, at det er en Eksistensbetingelse for os at være udrustet med de mest moderne Hjælpemidler, hvoraf følger at en hel Del Materiel og Maskiner i Aarenes Løb maa udrones og ombyttes med ny og bedre. Hertil vil der vedblivende blive lagt Beslag paa Reserve- og Fornylsesfonden.

Angaaende Driften oplystes, at Aaret begyndte med en Styrke paa 2,326 Arbejdere og Funktionærer og endte med 2,589.

Der er udført Arbejde til Beløb: i 1903 Kr. 11,312,500 mod i 1902 Kr. 9,720,500 og i 1901 Kr. 8,194,600.

Der er udbetalt i Arbejdsløn: i 1903 Kr. 2,966,900 mod i 1902 Kr. 2,476,600 og i 1901 Kr. 2,121,300.

I Forbindelse med disse Tal har det sin Interesse at oplyse, at vi ved Aktieselskabets Start for ca. 32 Aar siden, da vi havde en Omsætning af ca. 3 Mill. Kr., udbetalte ca. 650,000 Kr. i Arbejdsløn. Nu er vor Omsætning $3\frac{2}{3}$ Gange saa høj med en Arbejdsløn, der er næsten 5 Gange saa høj, saa de 2 Tal har ikke holdt Skridt med hinanden.

Dokken har været benyttet af: 49 Skibe i 226 Dage imod 38 Skibe i 172 Dage, og Ophalingsbeddingerne af 93 Skibe i 552 Dage imod 109 Skibe i 545 Dage.

Sluttelig udtalte Direktør Hagemann om Aaret i Almindelighed: Vi har i høj Grad nydt Gavn af de nedadgaaende Priser paa næsten alle vore Varesorter. Vi har i daglig Forretning uden Ordre af ekstraordinær Art hatt en

stærkt forøget Omsætning, den største, vi nogensinde har haft, og næsten 4 Gange saa stor som ved Selskabets Start — og derigennem har vi haft betydelige Fordele i Driften. Vi har kunnet udnytte vore Maskiner og store Anlæg i stærkt forøget Grad, og vi kan, som alt anført, se tilbage paa det forløbne Aar som det bedste, vi har haft.

Og endelig turde der være Anledning til at nævne, at vor Virksomhed, der i Gennemsnit i 32 Aar har givet 6 pCt. i Udbytte, ved Siden af, at den skaffer Erhverv Aaret rundt til over 3000 Mennesker og derigennem sætter over $3\frac{1}{2}$ Million Kroner i Cirkulation om Aaret, i det forløbne Aar har indkøbt her i Landet for over 5 Millioner Kr. Disse Tal turde være tilstrækkeligt talende for, at vor Virksomhed ikke blot ikke bør hæmmes ved snærende Baand, som f. Eks. de nuværende Toldforhold, men at der tværtimod bør ydes vor omfattende, store Virksomhed den kraftigste Støtte navnlig fra Statens Side, saa at vi altid herhjemme kan staa fuldt rustede til at optage Konkurrencen baade i Ind- og Udland og derved bidrage til, at Danmarks Omsætning med Udlandet kan forøges.

Driftsregnskabet, der balancerer med Kr. 1,726,301.43 stiller sig saaledes: Indtægt. Saldo fra forrige Aar Kr. 4,005, Indtægt paa udført Arbejde Kr. 1,634,430, Indtægt af Dok, Beddinge etc. Kr. 87,864. Udgift. Administration Kr. 253,722, Ulykkesforsikring og Understøttelser 26,816, Renter Kr. 299,797, Reparationer, Vedligeholdelse, Skatter og Afgifter Kr. 133,215. Til Reserve- og Fornylsesfonden henlægges Kr. 455,486. Tantieme til Direktion og Bestyrelsesraad Kr. 91,038, Udbytte til Aktionærerne (6 pCt.) Kr. 300,000. Til næste Aars Regnskab overføres Kr. 165,630

Status d. 31. December 1903 balancerer med Kr. 15,701,420.

Foreningsmeddelelser.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen og Henrik Knudsen.</i>
Aarhus	—	<i>N. Knudsen.</i>
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen.</i>
Esbjerg.....	Sagfører	<i>J. Clausen.</i>
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft.</i>
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen.</i>
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen.</i>
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg.</i>
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	<i>Aage Schultz.</i>
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetsen.</i>
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen.</i>
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen.</i>
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist.</i>
Nykjøbing Jyll.	—	<i>Axel Tønnesen.</i>
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe og C. Knudsen.</i>
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen.</i>
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen.</i>
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne.</i>
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen.</i>

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Behag i Søfartstidende paa Fredag at meddele, om et Andragende om at blive edsvoren Mægler i en Provinsby skal stiles til Byraadet, Magistraten eller Handelsforeningen.

Forud bringende min Tak tegner
En fittig Læser af Søfartstidende.

Sv.: For de af Landets Købstæder, i hvilke der er fastsat Mæglerartikler, skal saadant Andragende stiles til Magistraten, og vi mener, at det samme er Tilfældet ogsaa for andre Købstæders Vedkommende.

Fra Sø og Land.

Der er under 12. ds. udstedt en kgl. Anordning, hvorved Bestemmelserne i §§ 1—5 i Lov om Forhyringsagenter m. v. af 12. April 1892 gøres anvendelige i Aarhus Købstad.

Justitsministeriet har under 11. ds. udstedt Bekendtgørelse om Fastsættelse af Bjærgelønnen m. v. for bortdrevne Sømærker, tilhørende det tyske Rige, der indbjærges til den danske Stats Territorium. Bjærgelønnen for saadanne Sømærker, tilhørende den tyske Stat, skal være den samme, som er fastsat for bortdrevne Sømærker tilhørende den danske Stat.

Ugens Havarier.

Ragnhild, 3-m. Skonnert af Kjøbenhavn, ankom d. 11. ds. til Durban fra Delagoa Bay med Tab af Stænger og anden oven Bords Skade. Skibet har haft meget haardt Vejr paa Rejsen og maa reparere i Durban.

Jürgen, Tjalk af Hamburg, kom, paa Rejsen fra Hjemstedet til Gøteborg med Sukker, d. 15. ds. paa Grund paa Nordre Rønner ved Læsø. Bjærgerne fra Vesterø bragte Jürgen flot, og den fortsatte derpaa Rejsen. Bjærgeløn 2000 Reichsmark.

Imperial, Dpsk. af Kiel, der, som meddelt, paa Rejsen fra Skotland til Flensborg med Kul, grundstødte paa Vejsnæs Nakke ved Ærø, er d. 16. ds. bragt flot med Assistance fra Kiel og Flensborg og i læk Tilstand indslæbt til Sønderborg.

Prins Valdemar, Barkskib af Fanø, er, i Ballast fra Malmø, d. 16. ds. indkommet til Hamburg med Skade paa Forskib og Røling. Skibet har ved Forhaling ved Stülcken Sohns Værft været i Kollision med Dpsk. Ramses.

Westa, Dpsk. af Bremen, kom d. 17. ds. med en Ladning Korn og Foderstoffer paa Grund ved Indsejlingen til Esbjerg Havn.

G. Koch, Dpsk. af Odense, der, som meddelt, paa Rejsen fra Hamburg til Cardiff, grundstødte ved Manacle Klipperne, er bragt flot og slæbt til Falmouth.

Lilly, norsk Galease, der ligger oplagt i Vinterleje i Horsens Havn, har d. 17. ds. om Aftenen haft Ildløs om Bord i Kahytten; den slukkedes af Horsens Brandvæsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Søndag d. 13. ds. foretoges fra Howaldtswerke, Kiel, Prøvefart med Fragtdamperen „Axel“ bygget til Firmaet Holm & Wonsild i Kjøbenhavn. Farten forløb tilfredsstillende; Skibet naaede med moderat Kulforbrug en Hastighed, der var 1 $\frac{1}{4}$ Knob større end kontraktmæssig bestemt, nemlig 10 $\frac{3}{4}$ Knob.

Galeasen „Rasmine“ af Marstal, der maaler 34 Reg.-Tons, er af P. Kocks Arvinger solgt til Styrmand Jensen af Bondebyen for en Købesum af 4,900 Kr. inklusive Aktieretten i Assurancen.

Dampskibsselskabet Thor E. Tulinius har i disse Dage gennem Skibskonstruktør, Kaptajn Bech i Christiania af „søndenfjældske Dampskibsselskab“ købt den 1. Klasses Passager- og Lastedamper „Kong Trygve“ til Erstatning for den forliste Damper „Scotland“. „Kong Trygve“, der indgaar i „Scotland“s Rute paa Island, maaler 900 Tons og er forsynet med moderne Passagerindretninger, til c. 40 l. Klasses og et lignende Antal 2. Klasses Kahytspassagerer. Farten er c. 11 Knob med moderat Kulforbrug.

Den 27. Februar løb i Wallsend on Tyne et flydende Kuldepot af Stablen, bygget for det engelske Admiralitet i Forbindelse med „Temperley Transporter Company“. Dette er det første Skib, der er bygget af den Slags. Det skal opankres paa Havnen ved Portsmouth, saaledes at Slagskibe og Krydsere kan komme langs Siden — et paa hver Side — og i meget kort Tid blive forsynet med Kul. Det antages, at Depotet kan levere over 500 Tons Kul i Timen. Kuldepotets Dimensioner er: Længde 424', Brede 67 $\frac{3}{4}$ ', Dybde 40'. Det kan laste 12,000 Tons Kul.

(Shipp. Gaz.)

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 22. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 21. Marts. — Alabama, Getsche, afgik herfra 15. Marts til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, pass. Dunnethead 19. Marts fra Boston hertil. — Algarve, Borries, pass. Deal 16. Marts fra Sunderland til Marseille. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Windau 21. Marts. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Reval 18. Marts til Antwerpen. — Arno, Strubberg, pass. Ouessant Creach 21. Marts fra [Liseabon hertil. — Axelhuus, Skow, afgik fra Arendal 22. Marts hertil. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. til Havre 19. Marts. — Beira, Lunge, ankom til Marseille 17. Marts. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Reval 21. Marts. — Christian IX, Kolster, ank. til London 20. Marts. — Constantin, Harder, pass. Holtenau 21. Marts fra Libau til London. — Dagmar, Larsen, ank. til Genua 17. Marts. — Douro, Mortensen, afg. fra Catania 20. Marts hertil. — Esbjerg, Iversen, ank. til Trondhjem 22. Marts. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 16. Marts hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 18. Marts. — Garonne, Kromann, afg. fra Dartmouth 21. Marts til La Rochelle. — Hekla, Hempel, afg. fra New York 12. Marts hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. fra New

York 16. Marts hertil. — Island, Holm, ankom til Gøteborg 20. Marts. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Dartmouth 21. Marts til Kjøbenhavn. — Jolantha, Christiansen, ank. til Antwerp 21. Marts. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 20. Marts fra Libau til London. — Kentucky, Staal, afg. herfra 10. Marts til New York. — Kursk, Søeberg, afg. fra Antwerpen 20. Marts hertil. — Leopold II, Meyer, afgik fra Swansea 19. Marts til Genua. — Louise, Kruse, ankom til Hull 18. Marts. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 16. Marts til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Christiania 19. Marts til Boston. — Moskov, Sørensen, ank. her 15. Marts fra Christianssand. — Morsø, Jacobsen, ank. her 20. Marts fra Stettin. — Nicolaj III, Liessner, afgik fra Boston 21. Marts hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom her 18. Marts fra Antwerpen; afg. forv. 23. Marts til Libau. — Nordjylland, Kragh, ank. til Pillau 21. Marts. — Norge, Gundel, ank. til New York 20. Marts. — Perm, Christensen, ankom her 20. Marts fra Dunkirk. — Pregel, Olsen, afg. fra Libau 21. Marts direkte til Hull. — Rita, Meldahl, ankom her 21. Marts fra Hamburg. — Riberhus, Rørbye, ankom til Leith 21. Marts fra Færøerne. — Texas, Andersen, afg. forv. 23. Marts herfra til New Orleans. — Thyra, Fischer, ankom her 16. Marts fra London. — Tiber, Bech, ank. til Malaga 16. Marts. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 22. Marts til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. til Hull 16. Marts. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. her 21. Marts fra Libau. — Marie ankom her 17. Marts fra Swansea; afg. forv. 22. herfra til Manchester via Rostock. — Vadsø ankom til Manchester 19. Marts. — Ellen afgik herfra 19. Marts til Stockholm. — R. F. Berg afg. herfra 19. Marts til Bergen. — Klar ank. til Stettin 18. Marts; afg. forv. 22. Marts direkte til Christiania. — Brage ank. til Danzig 21. Marts.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ankom til Windau 4. Marts. — Frode, Tofte, afg. fra Sunderland 19. Marts. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Boness 15. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Buenos Ayres 20. Marts. — Erik II, Schmidt, ankom til Buenos Ayres 10. Marts. — Knud II, Hansen, afg. fra Gulfport 4. Marts. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 20. Marts. — Ragnar, Holst, ankom til Burntisland 20. Marts. — Magnus, Mahncke, ank. til Windau 16. Marts. — Olaf, Petersen, ank. til Buenos Ayres 9. Marts. — Svend II, Risø, ank. til Dunkerque 20. Marts. — Harald, Meyer, ank. til Rosario 11. Marts.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Neufahrwasser 22. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Novorossisk 7. Marts, best. til Dunkerque. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Ghent 19. Marts. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Newcastle 8. Marts, best. til Catania. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ank. til Cette 13. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Liverpool 12. Marts, best. til Reval. — Russ, Rasmussen, ankom til Pensacola 12. Marts. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Parana 7. Marts, bestemt til St. Vincent.

Helmdal. Anine, Rathje, ankom til Boness 16. Marts. — Kamma, Løffler, afgik fra Tyne 17. Marts. — Helga, Christensen, afgik fra Tyne 17. Marts. — Martha, Olsen, ankom til Sunderland 19. Marts. — Elna, Leth, afg. fra Barry 16. Marts. — Therese, Pedersen, ank. til Tyne 18. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, ankom til Tarento 20. Marts. — Dana, Svane, afgik fra Methil 18. Marts, ank. til St. Malo 21. Marts. — Ophelia, Lambertsen, ankom til Polo 18. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, afgik fra Esbjerg 16. Marts, ank. til Bremen 18. Marts. — Nautik, Nielsen, afg. fra Sharpness 18. Marts, ankom til Swansea 18. Marts. — Nordseen, Gram, afgik fra Bremerhafen 14. Marts, ank. til Reval 18. Marts. — Nexos, Basse, ank. til Rotterdam 20. Marts. — Nora, Jørgensen, afgik fra Ghent 18. Marts, ank. til Bremen 21. Marts. — Napoli, Christensen, afgik fra Methil 19. Marts, ankom til Esbjerg 21. Marts. — Neptun, Knudsen, afgik fra Jersey 16. Marts, ank. til Antwerpen 18. Marts. — Nerma, Nielsen, afg. fra Geestemünde 21. Marts, best. til Reval. — Alfa, Hansen, afgik fra Methil 19. Marts, ank. til Esbjerg 21. Marts. — Neutral, Thøgersen, afg. fra Libau 19. Marts, bestemt til Cardiff.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik 21. Marts fra Sfax til Stettin. — Karen, Winther, ankom 21. Marts til Swansea.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Cardiff 19. Marts, best. til Rufisque. — Nordland, Petersen, ankom til Boness 22. Marts. — England, Andresen, afg. fra Warkworth 23. Marts, bestemt til Aarhus. — Holland, Lund, ank. til Kjøbenhavn 20. Marts. — Rusland, Møller, afg. fra Burntisland 19. Marts, best. til Stralsund.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Kbhvn. 17. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Cardiff 15. Marts, best. til Rufisque.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Middlesbrough

21. Marts, best. til Kbhvn. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Emden 20. Marts, best. til Blyth. — Russia, Poulsen, ankom til London 20. Marts.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Libau 18. Marts, best. til Boness.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Middlesbrough 18. Marts, ankom til Grangemouth 18. Marts. — Carbonia, Jespersen, afg. fra Assens 16. Marts, ank. til Blyth 19. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Libau 21. Marts. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, best. til Cardiff. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, best. til Newcastle. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Libau 19. Marts, best. til Ghent. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Rosario 8. Marts, best. til Stockholm. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Cardiff 19. Marts, best. til Genua. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Puertosenada 5. Marts, bestemt til Las Palmas for Ordre. — Rosenborg, Schultz, ank. til Blyth 20. Marts. — Skanderborg, Jensen, ankom til Livorno 19. Marts. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 17. Marts, best. til Savona. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Portman 21. Marts, best. til West Hartlepool. — Stjerneborg, Hansen, afgik fra Blyth 17. Marts, best. til Malaga.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Libau 18. Marts. — Klampenborg, Matzen, ank. til Sunderland 18. Marts. — Marselisborg, Jensen, afg. fra Puertosenada 15. Marts, best. til Las Palmas f. O. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, best. til Burntisland. — Skodsborg, Schultz, ank. til Libau 18. Marts. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 18. Marts. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Rotterdam 18. Marts. — Vordingborg, Petersen, ankom til Terneuzen 20. Marts.

Neptun. Jøgersborg, Agerlin, ankom til Blyth 19. Marts. — Kallundborg, Lund, afg. fra Corcubion 21. Marts, best. til Ayr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Jensen, ank. til Burntisland 22. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kjøbenhavn 22. Marts. — Agnete, Sørensen, ankom til Methil 22. Marts. — Alice, Hansen, afgik fra Blyth 19. Marts, best. til Korsør. — Ajax, Brøsen, ank. til Burntisland 21. Marts. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Methil 21. Marts, best. til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 22. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Marselles 16. Marts. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Colombo 14. Marts. — Siam, Jensen, afgik fra Durban 26. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Durban 11. Marts.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ank. til St. Cruz (Cuba) 20. Marts. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Havanna 21. Marts, best. til Progresso.

Æra. Erindring, Hansen, ank. til Vejle 15. Marts. — Gæa, Knudsen, ank. til Kbhvn. 16. Marts. — Enigheden, Svane, ankom til Burntisland 19. Marts.

Svensden & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ankom til Rufisque 18. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Port Talbot 18. Marts. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Windau 19. Marts. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Venzen 17. Marts. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Falmouth 18. Marts. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Cardiff 16. Marts. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Nykjøbing F. 22. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Liverpool 21. Marts. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Gambia 12. Marts. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til St. Vincent 18. Marts. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Rotterdam 21. Marts.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Gibraltar 22. Marts best. til Rotterdam. — London, Bom, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, best. til Blyth. — Paris, Krogh, ank. til Grangemouth 18. Marts.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Burntisland 18. Marts. — Wien, Brink, afg. fra Blyth 22. Marts, best. til Swinemünde.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Kbhvn. 19. Marts. — Clara, Jensen, ank. til Kbhvn. 20. Marts. — Kai, Hintze, ankom til Grangemouth 19. Marts.

Ægir. Erik, Steen, afg. fra Libau 17. Marts, best. til Leith. — Svend, Bønnelycke, ankom til Kallundborg 19. Marts. — Axel, Damm, ankom til Libau 17. Marts.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ankom til Kallundborg. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Messina 19. Marts.

Sejlskibe.

Fang. Nordby, Esmeralda, Petersen, afgik fra Hull

16. Marts til Cape Town. — Dorane, Sigurdson, afgik fra Havre 17. Marts til Barbados fragtsøgende.

Rønne. Herman Olsen, Hermansen, ankom til Stolpmünde 11. Marts. — Veset, Kofoed, ankom til Skien 15. Marts. — Marie, Jørgensen, ankom til Point a Pitre 15. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Grønshøgen 16. Marts. — Sigurd, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 17. Marts. — Clara Marie, Kofoed, ankom til Kjøbenhavn 18. Marts. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Stolpmünde 18. Marts.

Svendborg. Cimbria, Nielsen, ankom til Sarpsborg 14. Marts. — Lindhardt, Madsen, ankom til Langesund 14. Marts. — Newsky, Nielsen, ankom til St. Malo 15. Marts. — Najaden, Bentzen, ankom til Porsgrund 15. Marts. — Freir, Hansen, ank. til Porsgrund 15. Marts. — Christian, Jørgensen, ank. til Drøbak 15. Marts. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Skien 14. Marts. — Alma, Hansen, ankom til Frederiksstad 14. Marts. — Brødrene, Olsen, ank. til Kolding 14. Marts. — Rosing, Larsen, ankom til St. Nazaire 14. Marts. — Ignats Breum, Hansen, ankom til Frederiksstad 14. Marts. — Venus, Jensen, ankom til Faxe 15. Marts. — Psyche, Nielsen, ankom til Anstruther 15. Marts. — Urania, Nielsen, ankom til Drøbak 15. Marts. — Skjold, Larsen, ank. til Drøbak 15. Marts. — Helge, Nielsen, ank. til Drøbak 15. Marts. — Ruth, Falentin, ankom til Faxe 14. Marts. — Althea, Skovgaard, ankom til Faaborg 17. Marts. — Doris, Købke, ank. til Lossiemouth 16. Marts. — Lilly, Rasmussen, ankom til Frederiksstad 16. Marts. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Teigmouth 17. Marts. — Ariel, Nielsen, ankom til Kallundborg 16. Marts. — Delos, Andersen, ankom til Christiania 16. Marts. — Vesta, Poulsen, ankom til Inverkeithing 17. Marts. — Zampa, Petersen, ankom til Faaborg 18. Marts. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Drøbak 19. Marts. — Odin, Andersen, ank. til Drøbak 18. Marts. — Fortuna, Christiansen, ankom til Christiania 18. Marts. — Gefion, Rasmussen, ank. til Langesund 19. Marts. — Danmark, Huusfeldt, ank. til Treporth 18. Marts. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Drøbak 19. Marts. — Marie, Petersen, ank. til Kirckaldy 18. Marts. — Iris, Hansen, ankom til Christiania Fjord 19. Marts. — Fulvia, Nielsen, ankom til Hull 20. Marts. — Olga, Rasmussen, ankom til Frederiksstad 19. Marts. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Leith 20. Marts. — Kruse, Larsen, ankom til Gøteborg 20. Marts.

Ærs. Norden, Rasmussen, ankom 14. Marts til Frederiksstad. — Fred, Friis, ankom 14. Marts til Nexø. — Kronen, Hermansen, sejlferdig 12. Marts i Cardiff bestemt til Cadix. — Anna, Madsen, ankom 13. Marts til Christiania. — Aurora, Pofler, ankom 14. Marts til Kjøge. — Thekla, Fabricius, ankom 14. Marts til South Alloa. — Salvador, Fabricius, ankom 18. Marts til Schleimünde. — Mercur, Friis, ank. 14. Marts til Hundested. — Nathalie, Wilhelm, ankom 14. Marts til Larvik. — Hildur, Andersen, ank. 16. Marts til Svendborg. — Heimdal, Eriksen, afgik 3. Marts fra Pensacola til Dakar (Afrika). — Alma Marie, Hansen, ankom 5. Marts til Saffi fra Antwerpen. — Hekla, Jørgensen, ank. 17. Marts til Gøteborg. — Lauritz, Folmer, ankom 15. Marts til Wismar. — Marie, Kromann, afg. 19. Marts fra Kbhvn. til Masned Sund. — Erik Kirstine, Rasmussen, afgik 14. Marts fra Kbhvn. til Rønne. — Danmark, Knudsen, ankom 15. Marts til Falmouth. — Ceres, Bager, ankom 16. Marts til Sarpsborg. — Ærø, Christensen, ank. 17. Marts til Flensborg. — Maren Kirstine, Svinding, ank. 16. Marts til Kjøbenhavn. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 17. Marts til Cartagena. — Gloria, Fabricius, ankom 17. Marts til Drammen. — M Hay, Petersen, ankom 17. Marts til Libau. — Adjutor, Bager, ankom 17. Marts til Christianssand. — Ansgar, passerede 14. Marts Dungeess for vestg. — Haabet, Svendsen, ankom 17. Marts til Halmstad. — Kiana, Christensen, afg. 18. Marts fra Halmstad til Boness. — Sylphe, passerede 10. Marts Gibraltar for vestg. — Olga, Jørgensen, ankom 18. Marts til Holmstrand. — Ruth, Eriksen, ankom 20. Marts til Gøteborg. — Amor, Rasmussen, ankom 18. Marts til Kjøbenhavn. — Anne Maries Minde, Hansen, ankom 17. Marts til Aarhus. — Marthing, Friis, ankom 18. Marts til Aalborg. — Fuglen, Lauritsen, afgik 17. Marts fra Kjøbenhavn til Hull. — Frejr, Kastrop, ank. 17. Marts til Gøteborg. — Kodan, Hansen, afgik 16. Marts fra Plymouth til Gibraltar. — Ansgar, Jørgensen, ankom 21. Marts til Hamburg. — Dronning Louise, Christensen, ankom 20. Marts til Frederiksstad. — Hans, Bager, ank. 21. Marts til South Alloa. — Belgien, Friis, ankom 21. Marts til Lysekil. — Thor, Kromann, afgik 25. Februar fra St. Francois (Guadeloupe) til Nantes. — Eos, Christensen, var 18. Marts sejlferdig i South Alloa bestemt til Frederiksstad. — Fri, Rasmussen, ankom 21. Marts til Fowey. — Elna, Carlsen, ank. 21. Marts til Falmouth. — Union, Mortensen, ankom 19. Marts til Poole. — Alfa, Rasmussen, er ankommen til St. Johns (New Foundland). — Alf, Rasmussen, ank. 19. Marts

til Sanct Valery sur Sonne. — Theodor, Andersen, afgik 19. Marts fra Kjøbenhavn til Marstal.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Østersøen. Falster. Gjedser-Havn. Paa Toppen af den sorte Gittermast til Gjedser-Havn N.-Ledefyr er anbragt en rød og hvid stribet rund Skive. Hele Højden: 66 Fod. Gittermasten til S.-Ledefyret er nu hvid og har paa Toppen en hvid Trekant med Spidsen opad. Hele Højden: 33 Fod.

Farvandet Syd for Fyen. Lyø Ø. Lyø-Sand. Risprikken med 2 Koste paa N.-Siden af Lyø-Sand Ø.-Ende er nu flyttet til Sandets Ø.-Side og har faaet 1 Kost. Den staar i 12 Fod Vand, paa 55° 2' N. Br. 10° 12' Ø. Lgd.

Risprikken med 1 Kost paa Sandets NØ.-Spids har nu faaet 2 Koste.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Rügen. Stubbenkammer. I Følge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin træder det nye Taagesignal med Taagehorn paa Stubbenkammer i Virksomhed den 1ste April 1904. Samtidig ophører Knaldsignalet.

Gellen og Vierehdal-Rinne. Gellen og Vierehdal-Rinne Fyr er atter slukket paa Grund af Is.

Kieler Fjord. I Slutningen af Marts og Begyndelsen af April 1904 afholdes Øvelser i Bugten mellem Jagersberg og Korügen Broer. Pladsen, der er spærret for al Sejlads, begrænses mod Ø. og S. af Kysten, mod V. og N. af gule Tønder med rødt Flag. Politifartøjer med gult Flag forude ligger ude, deres Anvisninger skal ubetinget følges.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. I Marts 1904 foretages Sommerafmærkningen i Elben og samtidig følgende Forandringer i Afmærkningen:

Den røde og sorte Baaketønde ved den nedre Ende af Mittelgrund mellem Rhyndeplate og Süderelbe flyttes ned af Floden til 53° 49' N. Br. 9° 21' Ø. Lgd. i 17 Fod Vand.

En rød Spirtønde A A med Ballon udlægges ved Mittelgrund Ø.-Side i 17 Fod Vand. 53° 48' N. Br. 9° 22' Ø. Lgd.

Den røde Spirtønde A B med Ballon flyttes til 53° 48' N. Br. 9° 22' Ø. Lgd. i 16 Fod Vand.

Den sorte Spidstønde Nr. 2 ved Rhyndeplate øvre Ende flyttes 40 Alen V. t. S. hen i 18 Fod Vand.

En sort Spidstønde 2/3 udlægges i 16 Fod Vand, paa 53° 44' N. Br. 9° 25' Ø. Lgd.

Dybden er ved Middel-Lavvande.

Steindeich Elsfleth (Kamperreihe) faste Fyr forandres saaledes, at Græsen for dets ned ad Floden lysende hvide Vinkel gaar over Tønde 2 og den nedre Grænse af dets røde Vinkel over Tønde 2/3.

Weser. Roter Sand S. En i N. og S. c. ¼ Kml. lang Grund med 23 à 24 Fod Vand har dannet sig c. 5 Kbl. SØ. fra Roter Sand Fyrtaarn.

Holland. Zeegat van Terschelling. Vlie eller Monnikensloot (Noordgeul). Løbet i Noordgeul er nu afmærket saaledes:

Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 8¾ Fod Vand. 53° 17' 56" N. Br. 5° 8' 49" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 13 Fod Vand. 53° 17' 58" N. Br. 5° 8' 23" Ø. Lgd.

Rød Baake med Ballon paa den stejle Kant af NØ.-Hock. 53° 18' 10" N. Br. 5° 7' 56" Ø. Lgd. Nogle Prikker paa samme stejle Kant. Spidstønde Nr. 3 i 10 Fod Vand. 53° 17' 46" N. Br. 5° 6' 4" Ø. Lgd. Rød Vager Nr. 4 i 9½ Fod Vand. 53° 17' 43" N. Br. 5° 5' 47" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 16 Fod Vand. 53° 17' 50" N. Br. 5° 8' 51" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2 med afkortet Kegle i 11½ Fod Vand. 53° 17' 55" N. Br. 5° 8' 21" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 med Kryds i 11½ Fod Vand. 53° 18' 2" N. Br. 5° 8' 3" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 4 med afkortet Kegle i 14 Fod Vand. 53° 18' 7" N. Br. 5° 7' 47" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 5 med afkortet Kegle i 19 Fod Vand. 53° 18' 10" N. Br. 5° 7' 17" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 6 med afkortet Kegle i 12 Fod Vand. 53° 17' 58" N. Br. 5° 6' 38" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Marken S. Vraget, der laa sunket S. for Marken paa 52° 26' 18" N. Br. 5° 7' 39" Ø. Lgd. er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Noordzeekanaal. Zaandam. V. for Jernbanebroen over Noordzeekanaal ved Zaandam bygges en ny Bro. Den S.-lige

Aabning i den nuværende Svingbro er derfor midlertidig spærret.

Zeegat van Goeree og Hoek van Holland Ø. I Farvandene Ø. for Zeegat van Goeree og Hoek van Holland findes ved Middellavvande følgende mindste Dybder: I Brielsche Maas 13 $\frac{1}{2}$ Fod, tæt V. for Domeinplaatje; Botlek 11 Fod mellem Pannekoeksplaat og Lossepladsen paa Welplaat; Noordgeul 19 Fod; Nieuwe Maas fra Rotterdam til Noord 13 $\frac{1}{2}$ Fod tæt Ø. for Slikkerveer; Noord 10 Fod i den øverste Ende af S.-Mundingen; Spui 7 $\frac{1}{2}$ Fod mellem Oud-Beierland og Berengat; Berengat 7 $\frac{1}{2}$ Fod; Oude Maas 7 $\frac{1}{2}$ Fod ud for Puttershoek; Dortsche Kil 15 Fod, 3 Kbl. N. for Willemsdorf.

Rug van Scheelhoek. Den rød og sort vandret sribede Kugletønde med Diamant ved Rug van Scheelhoek er flyttet til 51° 52' 20" N. Br. 4° 1' 29" Ø. Lgd. i 22 Fod Vand. Mellem denne Tønde og Spidstønde Nr. 5 med Ballon i Bokkegat er der nu kun 10 Fod Vand V. for Rug van Scheelhoek.

Vlissingen. Det grønne, røde og hvide, faste Fyr paa Noordzeeboulevard i Vlissingen er forstærket.

England. Themsen. Vraget, som laa sunket S. for South Shoebury Tønde i Themsen, paa 51° 29' N. Br. 0° 50' Ø. Lgd., er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Humber. Skonnerten „River Thames“ er sunken c. 2 $\frac{1}{2}$ Kml. NØ. for Mabletorpe. Begge Master er over Vandet. 53° 21' N. Br. 0° 19' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Irland S.-Kyst. Queenstown. Omtrent den 5te April 1904 udlægges til Forsøg en baadformet Klokketønde, der viser hvidt Blinkfy, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 2° V. for den sort og hvid tærned Tønde Nr. 1 ved Harbour Rock, i Indløbet til Queenstown Harbour. Da dens Plads er meget udsat, er Tønden upaalidelig. 51° 47' N. Br. 8° 15' V. Lgd.

En Duc d'Albe, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr, er opført paa Kanten af Banken ud for Gasværket tæt ved Rushbrook, oven for Queenstown, $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 58° V. fra Enden af Gasværks Pieren og i N. 50° V. fra Black Point.

Irland SV.-Kyst. Fastnet Rock. Fra 1ste April 1904 sendes Skibsmeldinger, der afgives til Lloyd's Signal-Station paa Fastnet Rock, videre derfra ved Gnistelegram til Brow Head Signal-Station, hvorfra de viderebefordres paa sædvanlig Maade. Naar Knald-Taagesignaler afgives fra Fyrtaarnet, kan der ikke signaleres med Stationen. 51° 23' N. Br. 9° 36' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Prince Edward Island Ø.-Kyst. Boughton River. Annandale. Annandale bageste Ledefyrtaarn er malet hvidt.

Prince Edward Island S.-Kyst. Bedeque Bay. Summerside. Summerside bageste Ledefyrtaarn er malet hvidt.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Basin of Mines. Cape Sharp. Ved Cape Sharp Fyr gives nu Taagesignal med en Diaphone, som hver 1 Minut giver Et-Stød af 3 $\frac{1}{2}$ S. Varighed. Maskinhuset er hvidt med rødt Tag og staar 100 Alen NV. for Fyrtaarnet. Hornet vender mod Søen og er 44 Fod over Vandet. 45° 21' 55" N. Br. 64° 23' 35" V. Lgd.

Canning River. Ved Canning River er følgende Fyr tændt:

Porter Point røde, faste Fyr paa Pyntens N.-Spids. Flammens Højde: 28 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Hvidt, firkantet. 26 Fod højt Fyrtaarn. 45° 8' 43" N. Br. 64° 22' 48" V. Lgd.

Borden Wharf røde, faste Fyr paa Pladsen for det gamle Borden Wharf, hvor Løbet drejer skarpt fra S. til Ø., c. 8 Kbl. N. 88° V. fra Porter Point Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Hvidt, firkantet, 26 Fod højt Fyrtaarn. 45° 8' 45" N. Br. 64° 24' 1" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Fyrtaarnene til Broad Sound Channel Ledefyr, der staar paa N.-Enden af Spectacle Island, er malet hvide. Fyrtaarnene til Spectacle Island Ledefyr, der staar paa Ø.-Enden af Spectacle Island N.-lige Del, er nu malet saaledes, den øverste og underste Trediedel hvid, den midterste Trediedel rød.

Delaware Bay. Five Fathom Bank. Paa Five Fathom Bank har en Damper med 17 Fods Dybgaende stødt c. 1 Time for Højvande, c. 2 Kbl. S. 75° Ø. fra den rød og sort vandret sribede Tønde. Man skal, indtil Stedet er undersøgt, holde rigeligt uden om Tønden.

Maryland. Potomac River. Kitts Point. Kitts Point Baakefyr er bortreven af Isen.

Virginia. Hampton Roads. Fairway Middle og Fairway Upper sort og hvid lodret sribede Spirtønder er ombyttet med Stumptønder, der begge ligger i 27 Fod Vand.

James River. Pagan Creek. Oyster Rock. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 10 Fod Vand udlagt c. $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. for Oyster Rock, fra White Shoal Fyr i S. 92° V. og fra S.-Enden af Newport News Elevator i N. 67° V.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 71 er nu udlagt paa Stationen, 5 $\frac{1}{8}$ Kml. SØ. for Outer Diamond Shoal Ø.-Pynt og Fyrskib Nr. 72 inddraget. Fyr og Signaler er uforandret.

Florida. Hawk Channel. Bowles Bank. Bowles Bank Baakefyr er slukket paa Grund af Ildsvaade. Det vil blive tændt igen saa snart som muligt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Tampa Cutt og Hillsboro River. Følgende røde, faste Fyr ved Mundingen af Hillsboro River er tændt: Tampa Cut Baakefyr Nr. 4, paa Ø.-Siden af den gravede Rende. Flammens Højde: 15 Fod. Pæl. 27° 55' 18" N. Br. 82° 26' 53" V. Lgd. Tampa Cut Baakefyr Nr. 6 paa Ø.-Siden af den gravede Rende. Flammens Højde: 15 Fod. Pæl. 27° 56' 18" N. Br. 82° 27' 23" V. Lgd.

Hillsboro River Ledefyr, der fra Hillsboro Bay ledede ind i Hillsboro River, er slukket.

Tampa Bay. Port Tampa. En vandret sribet Stumptønde er udlagt ved en 20 Fods Klippegrund, c. $\frac{1}{4}$ Kbl. fra Jernbane-Pieren i Port Tampa, fra Little Mangrove Point i N. 37° V. og fra Pappys Point i N. 41° Ø.

Gadsden Point. Gadsden Point Stumptønde Nr. 13 er ombyttet med en Spidstønde og Nummeret forandret fra 13 til 8 $\frac{1}{2}$.

Smaa Antiller. Guadalupe. Pointe à Pitre. Banc Rosé falder stadig tør med Lavvande. Den er afmærket med en Vager. Paa Møllen Jarry er anbragt en rød Mast med Firkant. Fyret paa Pointe Fouillole staar i Mærket „Midten af Fabrikken Darbouciers Skorstene overet med Monroux Fyr“. Ved Point Patate bygges en Landgangsbro, hvortil er uddybet et Løb, saa at Dampere kan lægge til ved den.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Fransk Guyana. Maroni Flod. Den i Maroni Flodens Munding sunkne Skonnert „Inini“ ligger nu i Nærheden af Tønden paa Banc Francais. Intet af Vraget er over Vandet. Det skal afmærkes med en grøn Tønde.

Brasilien. Rio Grande du Sul. Ved Rio Grande du Sul kunde Barren i Januar 1904 i 21 Dage passeres af Skibe med en Dybgaende af 11 $\frac{1}{2}$ Fod.

Chili. I Chili er følgende ensartede Afmærknings-System indført fra den 1ste Januar 1904:

Tønder og Baaker ved Bagbords Side af Løb, Havn eller Flod er cylindriske eller firkantede og sorte; Topbetegnelsen firkantet og sort. Tønder og Baaker ved Styrbords Side af Løb er spidse eller pyramideformede og røde; Topbetegnelsen spids og rød.

Tønder og Baaker ved Middelgrunde, der kan passeres paa begge Sider, er kugleformede og sort og hvid, vandret sribet; Topbetegnelsen kugleformet og sort og hvid vandret sribet.

Baaker, som kun skal ses paa kort Afstand, bestaar af en Pæl med Topbetegnelse, Form og Farve efter de ovenstaaende Regler, og det samme gælder for Ledebaaker.

Vrag afmærkes med en grøn kugleformet eller cylindrisk Tønde, med eller uden Topbetegnelse.

Fortøjtønder for Skibe i Karantæne er gule og for Skibe med eksploderende Stoffer røde; bruges samme Tønder til begge Formaal, er den rød.

Navnet paa Grunden, som Tønden afmærker, er malet med hvide Bogstaver.

Formen af Baaker og Tønder er vigtigere end deres Farve, men Topbetegnelsernes Form er det vigtigste.

Bagbords Side er den, der haves til venstre, naar man sejler med Hovedstrømmen eller er for Indgaaende i Havn eller Flod, Styrbord Side den modsatte. Disse Betegnelser gælder alle Havne og Løb, indbefattet Løbene i Magellan Strait, men i Main Channel i Magellan Strait og i Løbene i Patagonien gælder Bagbords Side og Styrbords Side for et Skib, der sejler fra Atlanterhavet til Stillehavet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Toulon Red. En 8 Fods Grund ligger i den NV.-lige Del af Rade des Vignettes, c. 3 Kbl. S. 2 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Mourillon Taarn og $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 85° Ø. fra det lille mauriske Taarn.

Sardinien N. Caprera Ø. Secca dei Monaci. Damperen „Riconoscenza“ er sunken ved Grunden Secca dei Monaci. Master og Skorsten er over Vandet.

Sicilien V.-Kyst. Isola di Favignana. Favignana. Paa Hovedet af Molen ved Favignana Havn er tændt et rødt og hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

Italien Ø.-Kyst. Lignano. Tønden uden for Indløbet til Lignano er en rød Spidstønde Nr. 1 med Cylinder. De fire

Tønder, der angiver Fiskerigrænsen, er lignende Tønder, mærket V. fra Nr. 2, 3, 4 og 5.

Italien. Porto del Lido. Lystønden, der viser, rødt fast Fyr, om Bagbord ved Indsejlingen til Lido, ligger 1 Kbl. fra Hovedet paa S.-Dæmningen, i Linjen Hovedet overet med Semaforen paa Fort San Nicolo.

Venedig. Piave Vecchia SV. Et Vrag ligger sunket 1 1/2 Kml. S. 33° V. fra Piave Vecchia. To Master er over Vandet. 45° 27' 5" N. Br. 12° 33' 45" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Cherso. Zaglava. Zaglava Fyr er atter i Orden og viser Fyr med En-Formærkelser hver 1 Minut. Synsvidden: 14 Kml.

Egypten. Alexandria. Corvette P ass. Ledemærket i Corvette Pas er forandret saaledes:

To sorte, 74 Fod høje Pæle-Baaker er opført tæt ved Mex-Harbour; Bagbaaken har to Balloner lodret for hinanden, og staar 3,4 Kbl. S. 88° Ø. fra Elmina House Flagstang og i S. 37° V. fra Fort Sheffakhana Flagstang. Forbaaken har to Diamanter lodret for hinanden og staar 3 Kbl. N. 2° Ø. fra Bagbaaken. 31° 9' N. Br. 29° 50' 3/2 Ø. Lgd. Holdt overet leder de gennem Corvette Pass i ikke under 22 Fod Vand.

Tæt ved Forbaaken ligger en kendeelig Moskee, 2,3 Kbl. S. 73° V. fra Fort Sheffakhana Flagstang.

Horn Mærket, tæt ved Tabia el Mex, er borttaget.

En trekantet Baake med Stage og Diamant er opført paa den S.-lige Del af El Hut i Stedet for den nuværende Baake, den staar 2 Kbl. S. 75° V. fra Ikvan Baake.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Udenrigsministeriet meddeler:

I Farvandet ved Kwang-Tung er udlagt Søminer. Skibe, der vil nærme sig Kysten eller gaa ind til Port Arthur, skal stoppe mindst 5 Kml. S. for Havnen, hejse Nationsflaget og Signal efter Lods. Der vil da straks blive sendt Lods ud for at lodse Skibet til Bestemmelsesstedet.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta. — Kysten af Syrien, indbefattet Iskandarun Bugt, er erklæret fri for Pest.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Marts 1904. — Norsk Højesteretsdom. — Ny Breddeobservation af A. O. Tuxen. — Til D'Hr. Skibsførere! — Overflade-Ventilation af Kulladninger. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Foreningsmeddelelser. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Marts 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	73 1/4	73	73 1/4
Danmark	68 3/4	67 1/2	69
Norden		91	91 1/4
Kjøbenhavn	72	72	73 1/4
Carl		73	74
Dannebrog		81	83
Skjold	50 1/2 — 3/4	50 1/2	51
Urania	18 1/2 — 1/4	18	18 1/2
Union		81 3/4	83
Dampsk. af 1896		82	83 1/2
Østasiatisk	94 1/2 — 3/4	94 1/2	94 3/4
Østersøen		90	95
Nordsøen		—	—
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		75	90
Gorm		85	4 0/0
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		25	36
Foren. Bugser-Selsk.		56	58
Inga		74 1/2	75
Hejmdal		96	98
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk. af 88		99	100
4 1/2 0/0 Østasias. Komp.		—	—
5 0/0 Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats amort.		—	—
3 1/2 0/0 nopsig. Stats		96 3/4	98
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.		82 1/4	83 1/4
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.		85 1/2	86 1/4
4 0/0 — — 2. Serie ..	92 1/4	92 1/4	92 1/2
4 0/0 — — 1. — ..		96	98
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 1/2	87
4 0/0 — — 7 — ..		91 3/4	92
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — ..		88 1/2	90 1/2
Aktier.			
Nationalbank		138 1/2	139 1/4
Privatbank	112 — 1/4	112	112 1/4
Landmandsbank		123	123 1/2
Handelsbank	121	120 3/4	121
Grundejerbank		106 1/2	107
Burm. & Wain		94	94 3/4
Helsingørs Jærnsk.		98	98 1/2
Sukkerfabr.	134 3/4 — 135 1/4	135	135 1/4
Bryggeri Aktier	120	119 3/4	120

Vekselkurser d. 23. Marts 1904.

	åviste Sælger.	to. d. d. Køber.
Hamburg	—	—
London	—	—
Paris	—	—
Amsterdam	—	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Marts 1904.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	94.40
3 3/10 % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	100.50
5% Rumænske Stats	99.30
4% — — 1890	87.00

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

„Det Helsingørske Dampsk.“ 1,200, „Inga“ 6,000, „Norden“ 12,000, „Danmark“ 4,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 12,000, „Foren. Dampskibs.“ 2,000, „Urania“ 20,000, „Union“ 4,000, „Carl“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Østas. Comp.“ 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsiiren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyrt.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Kølhalsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>
Kjøbenhavn.	<p>Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod.</p> <p>Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod.</p> <p>Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod.</p> <p>Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.</p>	<p>Bolværkspenge:</p> <p>For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle.</p> <p>Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærme Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.</p>	<p>Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.</p> <p>Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr.</p> <p>Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.</p>	<p>Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø.</p> <p>Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.</p>	<p>I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster.</p> <p>I Toldhavnen efter Nærme-Overenskomst med vedkommande Arbejderformand (Stevedor).</p>	<p>Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, mere Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen. gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Dampskibsfører.

En paalidelig, dygtig Mand med Kapital søges til et nyt Dampskib under et nystiftet Selskab, hovedsageelig bestemt for Nordøstersøfart. Billet med alle nødvendige Oplysninger nrk.: „Dampskibsfører 4285“ modtager Aug. J. Wolff & Co. Ann.-Bur., København.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND
PONTON COMPANY (Limited).

Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc. To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

A. Christensen

Forhyring af Søfolk.

Nyhavn 16. Aalborg.

Uto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 85, Nakskov.

Joh. Fønss's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to Gener. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationssskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,

Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Levering af Søsten.

Tvangs- og Arbejdsarstalten behøver ca. 200 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres efter Betingelser, som ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søndag fra Kl. 10 til 3. Tilbud mærkede: „Stenleverance“ modtages sammesteds indtil Udgangen af denne Maaned. Der modtages ikke Tilbud paa mindre Leveringer end 10 Kubikfavne.

Inspektøren, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, vil tilstille den, hvis Bud antages, skriftlig Meddelelse derom.

Kjøbenhavns Magistrat, den 7. Marts 1904.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdagen den 6te
April Kl. 3 i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Dagsordenen er:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab for Foreningen og Kjøbenhavns Navigationsskole.
2. Bestyrelsens Aarsberetning.
3. Valg af 1 Bestyrelsesmedlem.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 15de Marts 1904.

A. B. Münter
Formand.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere havest altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

LANDMANDSBANKEN

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Cornelius Knudsens Etabl.,
Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Marts 1904.

11. Aarg.

Hjuldampskibet „Edda“

200 × 24' - 6" × 12'

forh. kgl. dansk Postdamper mellem Gedser og Warnemünde, bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse, Køjpladser til 80 1ste Klasses Passagerer, elegant udstyret og udmærket vedligeholdt, er billigt tilsalg ved Henvendelse til

Aktieselskabet

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri,
Kjøbenhavn C.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470' × 76' × 24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —

tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familiefor-
sikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer
til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Søfarende med
Hensyn til Rejser.

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med
Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles be-
redvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskiftet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappel.
16, St. Annæplads. Telf. 560.
International Komposition for Jærn- og Staaalskibbunde.
Kobberfarve for Træskibbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir. Forbinder Blæst og Koldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger baves.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme,
 Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
 Opgang gennem Porten.
 Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„Nautisk Tidende“

Illustreret, maanedligt Tidsskrift for Søfarende af alle Klasser, Fiskere og Søfartsinteresserede.

Udgivere: Navigationsskoleb. Tuxen, Svendborg m. Ø.
 Redaktør: Translatør Rasmussen, Svendborg.

Abonnement (75 Øre Kvartalet) tegnes paa Postkontorer og Brevsamlingssteder.

Gratis medfølger hver Gang et smukt udført Billede (Skibstyper fra Aar 1000 til vore Dage) passende til Indramning.

De Danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserves og Skibsproviant.

Bedst & billigst.

Specielt anbefales:

NESTLES MÆLK

Sukret og usukret.

Aarelang Erfaring for Holdbarhed.

Enhver Daase sælges med Fabrikens fulde Garanti.

UNMACK & PEDERSEN

Jern-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

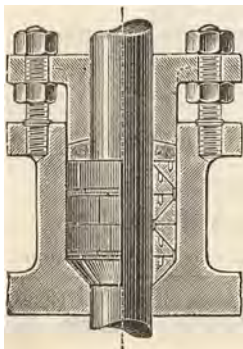
Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist, Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{egte,} ^{skal} hver Pakke altid bære Vignetten **Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paatrykt selve Omalagspapiret.**

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
 Kjøbenhavn K.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

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

Joh. Fønss's
 Skibsproviantering
 Nyborg,
 anbefales Foreningens Medlemmer.
 Prima Varer. Billige Priser.

Berg & Larsen
 forhen Martin Niisson
 Skibsproviantering
 Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

A. S. Motorfabrikken „Chic“,
 Hillerød
 bygger
Benzin-Baad-Motorer
 som eneste Specialitet.
 Udstilling
 Ny Vestergade 18
 Kjøbenhavn

Gentlemen! Prøv
 „The five Sisters“
 og De ryger aldrig andre Cigarer.



Faas paa Urførsel i 3 Kvaliteter
 Hoved-Oplag: Peter Schmidt.
 Peter Skramsgade 16, Nøvn. K. Tlf. 2394.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Notitser

vedrørende danske og fremmede officielle Bekendtgørelser m. m. angaaende Overholdelsen af neutrale Handelsskibes Forpligtelser under Søkrige.

(By a Student of International Maritime Law).

I.

Som det maaske vil erindres, udstedte Udenrigsministeriet under den saakaldte Krim-Krig en Bekendtgørelse, dat. d. 20. April 1854, angaaende:

Fornytt Anvendelse af Forordningen af 4. Maj 1803 om, hvorledes de Handlende og Søfarende sig have at forholde i Tilfælde af Krig mellem fremmede Sømagter m. m.

Anledningen til Udstedelsen af denne Forordning gav, som bekendt, de Napoleonske Krige i Begyndelsen af forrige Aarhundrede; men da saa vel Forordningen af 1803, som Bekendtgørelsen af 1854, udstedtes i de gode gamle Tider, da Statsmyndighederne ansaa Skibsfarten under Søkrige betrygget ved at forsyne neutrale danske Handelsskibe, foruden med et Skibscertifikat, med et „Kongelig Latinsk Søpas“, kan der kun tillægges begge disse Neutralitets-Foranstaltninger en historisk Interesse; saa meget mere som vor Søkrigshistorie jo har udvist, at et Søpas, selv om det var affattet i det latinske Sprog, ingenlunde beskyttede Handelsskibene mod Opbringelse og Kondemnation.

Det var da ogsaa først den epokegørende Pariser-Søretsdeklaration af 16. April 1856, der lagde Grunden til Lov og Ret paa Søen; idet herved bl. a. fastsloges:

„At det neutrale Flag dækker fjendtlig Ladning, undtagen Krigskontrabande“;

„At neutral Ladning med samme Undtagelse, om Bord i fjendtligt Skib ikke er underkastet Opbringelse“.

Medens der altsaa ikke ved denne Lejlighed foreligger tilstrækkelig Anledning til yderligere Omtale af disse to forældede Aktstykker, maa det derimod antages, at en Sammenholdelse mellem de, siden denne Deklarations Tiltrædelse af de vigtigste Søstater, her udkomne 3 Bekendtgørelser af 1894, 1898 og 1904, dels indbyrdes, dels med de russiske og japanske Kundgørelser, vil have nogen aktuel Interesse, ikke blot for Handelsstanden, men ogsaa særlig for Kaptajnerne paa de Skibe, der under den udbrudte Krig kan risikere at blive stoppede og visiterede af russiske eller japanske Krigsskibe.

Bekendtgørelsen af 24. August 1894 udstedtes, som bekendt, under den første Korea-Krig og førte Overskriften:

Bekendtgørelse om de Regler, der paa Grund af den mellem China og Japan udbrudte Krig ville i Henhold til den bestaaende Lovgivning være at iagttage af danske Handlende og Søfarende.

Da det vil blive for vidtløftigt her at citere denne Bekendtgørelses 8 Paragraffer, skal kun bemærkes, at af disse genfindes de 6, nemlig §§ 1, 2, 3, 5, 6 og 7 i alt væsentligt, om end i en noget omredigeret Affattelse, saa vel i Bekendtgørelsen af 30. April 1898 om Kuba-Krigen, som i Bekendtgørelsen af 9. Februar 1904 om den nuværende Manchuria-Krig.

Derimod er dette ikke sket med 1894's § 4, der er saalydende:

Skibets Fører maa være dansk Undersaat og have dansk Skipperbevis;

heller ikke med det sidste Stykke af § 8:

„Naar der tilstaas Handelsskibene bevæbnet Beskyttelse under dansk Orlogsflag, da har enhver Skibsfører, forinden han optages under Konvoj, at forevise sine Skibspapirer for Konvojchefen og i alle Tilfælde paa det nøjeste at rette sig efter dennes Befalinger.“

Medens Udeladelsen i de to følgende Bekendtgørelser af sidst nævnte Forskrift vel maa siges at have været selvfølgelig, allerede paa Grund af Manglen af dertil anvendelige Krigsskibe, synes derimod Bortfaldet af § 4 ikke at være uden Betænkelighed; hvilket derfor under Afsnit II af denne Artikel vil blive søgt udførligt paavist.

Bemærkelsesværdigt formenes det ogsaa at være, at skønt Danmark, i Følge en udenrigsministeriel Bekendtgørelse af 21. Maj 1859, har tiltraadt den ommeldte Pariser-Søretsdeklaration af 16. April 1856 om „Neutrale Staters Rettigheder under Søkrige imellem fremmede Søstater“, har denne Deklaration ikke fundet Omtale i Bekendtgørelsen af 1894.

Da der imidlertid saa vel i 1898-Bekendtgørelsens § 2 som i 1904-Bekendtgørelsens § 5 er optaget Henvisninger til dette betydningsfulde internationale Aktstykke, tør det antages, at Grunden til denne Udeladelse stammer fra, at hverken Japan eller Kina paa den Tid havde sluttet sig til Deklarationen.

Angaaende Bekendtgørelsen af 30. April 1898 om Kuba-Krigen, der har Overskriften:

Bekendtgørelse for danske Handlende og Skibsførere i Anledning af den mellem de nordamerikanske Fristater og Spanien udbrudte Krig,

men som ligeledes kun har historisk Interesse, skal her kun bemærkes, at denne Bekendtgørelse ikkun bestod af 4 Paragrafer, hvoraf § 1 i det væsentlige er overensstemmende med det første Stykke af 1894's § 8, medens § 2 om „Krigskontrabande“ svarer til 1894's § 7. § 3 svarede dog, i betydeligt forkortet Affattelse, til 1894's § 5. Derimod er § 4, der omhandler eventuelle Henvendelser til Udenrigsministeriet, Gesandtskaber, Konsulater m. fl., angaaende lidte Overgreb, ny.

Iøvrigt suppleres denne Bekendtgørelse ved en umiddelbart forudgaaet Bekendtgørelse af 23. April s. A., indeholdende en Instruktion for Konsulaterne, med delvis Optagelse af 1894's § 1, i Forbindelse med Statsraads-Beslutning af 29. s. M. indeholdende 3 yderligere Forskrifter, særlig gældende for de dansk-vestindiske Øer, der jo befandt sig i Nærheden af Krigs-Operationerne i Farvandene omkring Kuba.

Angaaende Bekendtgørelsen af 9. Februar d. A. om Forpligtelserne under den nuværende Manchuria-Krig, hvis Overskrift er følgende:

Bekendtgørelse for danske Handlende og Søfarende i Anledning af den mellem Rusland og Japan udbrudte Krig,

skal her fremhæves:

At ved § 1 indskærpes det anholdte Skibs Forpligtelser til overfor det visiterende Krigsskibs Chef at forevise Nationalitets- og Registrerings-Certifikatet, Skibsbemandings-Listen og Ladnings-Dokumenterne, til dels i Lighed med 1898's § 1, men dog nærmest i Overensstemmelse med 1894's §§ 1, 2 og 3.

§§ 2 og 3, henholdsvis om Forbud dels mod Blokade-Brud m. m., dels mod Skibets Befragtning m. v. til nogen af de krigsførende Magter, eller til Førelse af Krigskontrabande o. s. v., svarer derimod i det væsentlige til 1894's §§ 5 og 6 samt delvis til 1898's § 3.

§ 4 om „Kontrabande“ svarer henholdsvis til 1894's § 7 og 1898's § 2.

Under § 6 er genoptaget den i 1898's § 4 givne Anvisning til eventuel Paatale af formentlige Overgreb.

Da den under 13. Februar 1904 udstedte Lov om Straf for Handlinger, der udsætter Statens Neutralitet for Fare, maa antages særlig at ville blive givet Anvendelse over for Overtrædelser af Forbudene i Bekendtgørelsen af 9. s. M., gengives den her:

Den, som i Tilfælde af Krig mellem fremmede Stater begaar Handlinger, der udsætter den danske Stats Neutralitet for Fare, eller overtræder et af Regeringen til Neutralitetens Opretholdelse udstedt Forbud, straffes for saa vidt ikke højere Straf er forskyldt efter den almindelige Lovgivning, med Fængsel eller under skærpene Omstændigheder med Straf-arbejde. Kun under særdeles formildende Omstændigheder kan Straffen gaa ned under 1 Maanedes simpelt Fængsel eller til Bøder.

Denne Lov, der ogsaa gælder for Kolonierne, træder i Kraft straks og gælder i 2 Aar.

Af Bemærkningerne til Lovforslaget ses bl. a. dels, at dette har sit Forbillede i gældende hollandske Lovregler, dels at det paa Grund af de usikre Grænser for, hvad Folkeretten paa dette Omraade tillader eller forbyder, aabner en ønskelig Adgang til at udfærdige nærmere Bestemmelser, hvis Benyttelse vil kunne være saa vel i Statens som i den enkelte Borgers Interesse.

Endvidere skal angaaende den i Indledningen omdelte Sammenholdelse af den danske Bekendtgørelse af 9. Februar med den russiske Kundgørelse af 29. s. M. bemærkes, at da en i „Berlingske Tidende“ for d. 1. ds. optagen uofficiel Oversættelse af denne Kundgørelse for Kontrabande-Listens Vedkommende ikke er bleven anset for at være fuldstændig korrekt*), har Udenrigsministeriet under 4. Marts udfærdiget en Tillægs-Bekendtgørelse, dog med Udeladelse af Kundgørelsens 5 første Artikler; ventelig fordi disse formenes ikke at ville have nogen aktuel Interesse for danske Handlende og Søfarende.

Da § 4 i Bekendtgørelsen af 9. Februar om „Krigskontrabande“ kun paa den Tid kunde affattes i Almindelighed, havde Ministeriet i Slutningen af denne Paragraf forbeholdt sig senere at bekendtgøre det i saa Henseende videre fornødne; men da det selvfølgelig maa være af stor praktisk Betydning for Befragterne og Førerne af danske Handelsskibe at have indgaaende Kendskab til den russiske Kundgørelse, i hvilken Kontrabande-

Genstandene er specificerede under 10 Poster, gengives Artiklen her in extenso*):

Art. 6.

1. Vaaben af alle Slags, Haandvaaben og Kanoner, monterede og adskilte, saa vel som Panserbeklædninger;
2. Ammunition til Ildvaaben, saasom Projektiler, Brandrør, Kugler, Fængrør, Patroner, Patronhylstre, Krudt, Salpeter, Svovl;
3. Materiel og Stoffer til Frembringelse af Eksplosioner, saasom: Torpedoer, Dynamit, Pyroxylin, forskellige Sprængstoffer, Ledningstraad og alt, hvad der anvendes til at bringe Miner og Torpedoer til at eksplodere;
4. Artilleri- og Trænmateriel, saasom: Lavetter, Munitionsvogne, Patronkasser eller Baller, Feltkøkkener og Smedjer, Instrumentkasser, Pontoner, Brobukke, Pigtraad, Seletøj etc.;
5. Militære Udrustnings- og Beklædningsgenstande, saasom: Patrasker og Patronæsker, Tornystre, Bæreseler, Kyradser, Sappørredskaber, Trommer, Feltkedler, Sadler, Ridetøj, militære Klædningsstykker, Telte etc.;
6. Skibe, selv under neutralt Handelsflag, naar de er under Vejs til en fjendtlig Havn og det efter deres Bygning, Indretning og andre Tegn er øjensynligt, at de er konstruerede til Krigsbrug og sejler til en fjendtlig Havn for der at sælges eller at overgives til Fjenden;
7. Skibsmaskiner og Kedler af enhver Art, være sig monterede eller ikke;
8. Brændsel af enhver Art, saasom Kul, Nafta, Spiritus og andre lignende Stoffer;
9. Materiel og Genstande til Telegraf-, Telefon- og Jærnbaneanlæg;
10. Overhovedet alle Genstande til Krigen til Lands eller til Søs, samt endvidere Ris, Levnedsmidler og Heste, Lastdyr og andre, der kan bruges i Krigsøjemed, naar de transporteres til Fjenden eller for hans Regning.

Art. 7.

Med Tilførsel af Krigskontrabande ligestilles følgende neutrale, forbudte Handlinger:

Transport af fjendtlige Tropper, Transport af Fjendens Depecher og Korrespondance, Levering af Transporter og Krigsskibe til Fjenden. Neutrale Skibe, der gribes paa fersk Gerning i denne Slags Kontrabandeforseelser, kan efter Omstændighederne anholdes og endog konfiskeres.

Art. 8.

Den kejserlige Regering forbeholder sig Retten til ikke at iagttage foranstaaende Regler overfor den fjendtlige eller neutrale Stat, der paa sin Side ikke overholder dem, saa vel som til at træffe de fornødne Foranstaltninger, efter de særlige Omstændigheder i hvert mødende Tilfælde. (Sluttet).

*) Formentlig fordi kun de 6 først nævnte Forbud har vundet international Anerkendelse var nemlig ikkun disse optagne i Bekendtgørelsen af 9. Februar. Ved Supplement-Bekendtgørelsen af 4. Marts er nu under Nr. 7 optaget Forbudet mod Transport af Skibsmaskiner, Kedler m. m.; under Nr. 8 mod Transport af Kul og enhver anden Art Brændsel; under Nr. 9 mod Telegraf-, Telefon- og Jærnbane-Materiel; under Nr. 10 mod Transport af Ris og alle andre Levnedsmidler.

I Følge fremmede Bladmeddelelser skal imidlertid saa vel England som de forenede nordamerikanske Stater have rejst Indsigelse mod disse 4 Forbud.

*) Dette maa ligeledes antages at være Tilfældet med en i „London Shipping Gazette“ for d. 24. Februar optagen Oversættelse; idet heri findes en Del Uoverensstemmelser med Teksten i den udenrigsministerielle Tillægs-Bekendtgørelse af 4. Marts, men da ingen af disse synes at kunne tillægges nogen reel Betydning, er de forbigaaede her.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for April Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufftryk og Vindforhold. Tværs over Oceanet fra Middelhavet til Mississippi er Middeltrykket i April lavere end i de øvrige Maaneder, hvorimod April (og Maj) for de Omraaders Vedkommende, der ligger længere mod Nord, har Maksimum af Middeltryk. For de store Damper-ruter, mellem 40° og 50° N. Brd., viser dette sig derved, at de fremherskende, vestlige Vinde gennemsnitlig er svagere end i de foregaaende Maaneder, og at østlige Vinde optræder næsten lige saa hyppig som i Marts og Maj, men i hvert Fald betydelig hyppigere end i Januar og Juli.

Gennemsnits-Nordgrænsen for Nordostpassaten har fra Marts til April trukket sig godt og vel 2° mod Nord, derimod har Ækvatorialgrænsen, saa vel for Nordostsom Sydostpassaten, ikke forandret sig noget videre. Sydostpassaten overskrider Ækvator allerede midt paa Oceanet.

Fra Madeira og Fastlandskysten paa samme Bredde kan man fra Midten af April gøre Regning paa Nordostpassaten. Ved Sierre-Leonekysten har man fortrinsvis Vinde fra NNV., dog hyppig Vindstille og undertiden vestlige og sydvestlige Vinde. Øst for Kap Palmas kommer SV.-Monsunen og den store Regntid og paa Guineakysten heftige Tornados. Paa den amerikanske Side er Nordvestvinde de fremherskende ved Kanada, Ny Fundlands og Ny Skotlands Kyster; jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver imidlertid sydvestlige Vinde.

Storme. Antallet af Storme aftager i Forhold til Vintermaanederne meget betydeligt, saaledes har man mellem 40° og 50° N. Brd. i April kun halvt saa mange Storme som i Januar. Syd for 30° N. Brd. forekommer der i April næsten ingen Storme.

Taaagehyppigheden er tiltaget en Del i Sammenligning med Marts; ved Ny Fundlandsbankerne, Ny Skotland og Mainegolfen kan man regne med 10 eller endog hist og her indtil 20 pCt. Mellem Sandby Hook og Kap Hatteras har man imidlertid kun indtil 10 pCt. Taagetimer; længere mod Syd endnu mindre og ude paa det aabne Hav Syd for 40° N. Brd. næsten slet ingen. Et særligt Taaageomraade ligger ved den portugisiskspanske Kyst fra Kap Finisterre og et Stykke ind i den spanske Sø.

Is. Drivisen rykker endnu frem mod Syd og Øst; den strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra c. 47° N. Brd., 44° V. Lgd. til 42° N. Brd., 53° V. Lgd.

Strømforholdene er meget nær de samme som i Marts. Strømsætningen foregaar væsentligst mod Vest, dog maa ogsaa i April undtages den smalle Stribe mellem 4° og 6° N. Brd., 20° og 25° V. Lgd., hvor den østgaaende Strøm er den fremherskende.

Ny Breddeobservation af A. O. Tuxen.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ af 24. Marts har Hr. Tuxen udtalt, at han ikke vil tro paa mine Oplysninger i dette Blad af 17. Marts, før han ser sort paa hvidt derfor, og anmoder mig i den Anledning om at laane ham Annalen der Hydrographie und maritime Meteorologie for 1885.

Jeg beklager at mit Eksempplar af dette Værk for 1885 blev ødelagt, da jeg en Gang fik min Kahyt fyldt med Vand. De Brudstykker, jeg har tilbage, indeholder kun noget af, hvad der er fremsat om Observationen, ellers skulde det være mig en Glæde at laane Hr. Tuxen nævnte Værk; forøvrigt findes Bogen i Marinens Bibliotek, som Hr. Tuxen jo let kan faa Adgang til.

Hr. Tuxen skriver endvidere: „Som det maaske næppe er dette Blads Læsere bekendt, gaar „Ny Breddeobservation“ af A. O. Tuxen ud paa at finde Stedets Bredde uden Kronometer, uden forudgaaende Klokkesletsobservation, blot ved at maale 2 vilkaarlige Højder i Nærheden af Meridianen og samtidig iagttage et Observationsurs Visning. Højderne behøver ikke at være lige store og maa gerne være maalt paa samme Side af Meridianen.“

Jeg skal tillade mig at tilføje:

Den i Annalen der Hydrographie fremsatte Observation gaar ud paa at finde Stedets Bredde uden Kronometer, uden forudgaaende Klokkesletsobservation, blot ved at maale 2 vilkaarlige Højder i Nærheden af Meridianen og samtidig iagttage et Observationsurs Visning. Højderne behøver ikke at være lige store og maa gerne være maalt paa samme Side af Meridianen.

J. F. Lohmann.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 23/1904, afsagt d. 9. Marts 1904. En Letmatros, udmønstret i Maj 1903 med Dampskibet Nordhavet, rømte i Juli 1903 i Charleston i Haab om at opnaa højere Hyre med andet Skib. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at tilsvare Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 24/1904, afsagt d. 9. Marts. En Messedreng, udmønstret i April 1903 med Dampskibet Norge, rømte i New York efter sigende, fordi han blev daarlig behandlet af den ene Styrmand, uden at han dog herom havde henvendt sig til Kaptajnen. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 25/1904, afsagt d. 21. Marts. En Fyrbøder paa Dampskibet A. N. Hansen blev i Februar d. A. af dette Skibs Kaptajn i Henhold til Sølovens § 102, første, andet og tredje Stykke, idømt en Bøde paa 15 Kroner for d. 5. Februar at have været beruset om Bord, at have opført sig usømmelig overfor 2den Mester og for at være gaaet i Land uden Tilladelse. Efter at Skibet var kommet hertil, hvor det hører hjemme, og Fyrbøderen var bleven afmønstret, henvendte han sig til Sø- og Handelsretten med Besværing over Bøden, og over at der ved Afmønstringen var blevet tilbageholdt i Hyren et Beløb af Kr. 6,82. Kaptajnen begærede derefter hele Fyrbøderens Forhold afgjort af Retten, idet han frafaldt den af ham trufne Afgørelse. Paa Grund af Skibets hurtige Afsejling herfra, har der ikke kunnet finde Afhøring af Besætningen Sted, men Sagen vil blive at paadømme efter Fyrbøderens Forklaring, idet hans Forhold til Maskinmesteren dog holdes ude af Betragtning, idet han har benægtet at være optraadt urigtig overfor denne.

Fyrbøderen har erkendt, at han den paagældende Dag d. 5. Februar var beruset, og at han uden Tilladelse var gaaet i Land og først var kommet om Bord Kl. 9 om Aftenen i beruset Tilstand. For dette Forhold vil han være at anse efter Sølovens § 308 med en Bøde af 30 Kroner.

Han har endvidere erkendt, at han i London Natten mellem d. 11. og 12. Februar var bleven anholdt af Politiet i Land og holdt i Arrest til hen imod Middag d. 12., hvorfor der var antaget en anden til at udføre hans Arbejde mod en Betaling, der svarede til de i hans Hyre fratrukne Kr. 6.82. Ganske vist paastod han, at det var med Urette, han var blevet anholdt, men dette berettigede ham ikke til at faa udbetalt det nævnte Beløb. Den Tiltalte vil endvidere have at udrede Sagens Omkostninger til det offentlige.

Fragtmarkedet.

Overalt har Forretningsgangen været tung og slæbende i den sidst forløbne Uge, og i flere Retninger har Markederne, flove som de i Forvejen var, yderligere forværret sig. I Særdeleshed gælder dette om Sortehavet, hvorfra der har været en følelig Mangel paa Varer, saa at anlagte Dampere fra Odessa, Nicolaieff etc. har maattet akceptere helt ned til 4/ for Komplettering, foruden at Ekspeditionerne i mange Tilfælde har været slette. Der er Baade, som har ligget der nede 14 Dage uden at kunne faa fuld Last. Som vi nævnedes forrige Gang, falder den ortodokse Paaske i Dagene omkring d. 10. April, og førend denne er forbi, bliver der ikke Tale om den ringeste Bedring. Der udbydes en overvældende Mængde Tonnage, og da Sortehavet næsten intet kan tage, lider Middelhavsfragterne ret naturligt derunder. Fragterne til og fra Østen holder sig uforandret faste, men Begæret efter Baade er mindre, derimod venter man, at Nordamerika snart vil bedres lidt, ligesom der ogsaa fra La Plata Distrikterne fremdeles menes at ville blive Brug for en Del Rum. Her i vore hjemlige Farvande findes for Tiden ikke anden Beskæftigelse end at sejle med Kul, idet der fra Østersøen stadig ikke er prompte Laster at faa, hverken fra de russiske eller de tyske Pladser, og med Paaskehelligdagene nu lige for Døren og det forholdsvis kolde Vejr i Botten, hvor der forøvrigt findes en hel Del Is, vil der efter al Sandsynlighed hengaa flere Uger, inden der igen bliver noget at faa fra Østersøen.

Det østlige Marked har taget færre Baade, men Raterne er uforandrede, eller kun ganske lidt lavere. For Ris sluttedes til 22/6 à 23/ Evropa, 14/ à 15/ én Havn Japan. Bombay og Kurrachee er begge meget stille. Fra først nævnte Plads er sidst betalt 15/6 udsøgt Havn pr. April, 14/6 Triest og/eller Venedig pr. Maj/Juni. For Sukker fra Java er sluttet til 25/ U. S. pr. Juni, og for Kul fra Moji til Singapore til 3,20 Dollars pr. April.

Sortehavet er i den usleste Forfatning, og det er næsten umuligt at faa prompte Baade placeret, selv til rene Tabsrater. Fra Odessa, Nicolaieff etc. er den officielle Rate til udsøgt Havn 7/, men anlagte Dampere maa komplettere til betydeligt lavere. Sulina betaler ligeledes omkring 7/ for større ved Anlægning, 8/ à 8/6 for mindre Baade paa Charter. Azoff har heller ikke meget at byde paa; der betales 8/9 à 9/ til udsøgt Havn, 6 d. mere til Hamburg. Fragterne fra Donauen er ogsaa baade faa og smaa; sidst betalte Rate for en 2,600 Tons Baad, prompt, er 9/ „any“, 9/6 Hamburg. For Salt er Raterne ogsaa lavere. Fra Eupatoria er sluttet til 10/ à 10/6 russisk Østersøhavn for prompt og April, og fra Arabat Bay pr. April/Maj til 11/6 Neufahrwasser, 12/6 Riga.

Middelhavet har fragtet en Del Baade for Erts til en lille Smule lavere Rater end for en Uge siden. Der betales med „free despatch“ 5/6 Almeria, Harbour/Glasgow, 5/9 Porman/Middlesbro, 6/4½ Bona/Maryport, 7/ Seriphos/Middlesbro, 8/ Huelva/Rouen, 9/ Stettin, 9/ à 9/6 U. S. Fosfat og Espartofragterne viser ingen Forandring fra

forrige Uge. For Salt noteres 8/ fra Trapani til Stornoway. Aleksandria er stille; sidst betalte Rate er 9/6 U. K. „Ordre“, 8/6 direkte Havn. Fra Bilbao betales for Erts som følger: 4/ à 4/1½ Cardiff eller Newport, 4/4½ Middlesbro, 4/6 Glasgow, 4/9 Rotterdam, 4/10½ à 5/ Dunkerque.

Nordamerika har ikke meget at byde paa i Øjeblikket, men der ventes snart mere Liv i Træfragterne, ligesom det ogsaa menes, at Afskibningerne af Bomuld, nu da Priserne stiller sig gunstigere, vil blive større i den nærmeste Fremtid. Fra Golfen er der for Træ sidst betalt 82/6 til U. K. (2 Lossehavne), 83/9 Antwerpen, 92/6 Lissabon og Huelva, 12 Dollars River Plate, og der er fremdeles en Del Laster fremme, men fra de kanadiske Pladser holdes Fragterne til Dels nede ved, at Turdamperne engagerer til saa lave Rater. Fra Miramichi er der sluttet til 40/ Englands Vestkyst pr. Maj, fra St. Lawrence til 37/6 for 3 Rejser, og for St. John noteres 35/. Kornlaster findes ikke, Fosfatlaster heller ikke. Paa Netto Charter fra Golfen noteres 9/6 én, 9/9 to Havne U. K. eller Kontinentet, men der gøres næsten ingen Forretning. Nogle mindre Dampere sluttedes for Sukker fra Cuba til New York eller Filadelfia til 9 Cents. For Timecharter, 3-12 Maaneder, kan faas 3/ à 3/3 pr. Ton Dødvægt for 4/6,000 Tons Baade.

La Plata Markedet er ret fast, og der er sluttet en Del Baade, hovedsagelig for Maj/Juni Aflastning. For denne Position betales 18/6 à 19/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, medens der fra Buenos Ayres er betalt 14/6 à 15/6 for prompt, 16/6 pr. 20. April/20. Maj.

Østersømarkedet ligger ganske dødt for prompt Afskibning, og selv for Turbaadene kniber det at faa fulde Ladninger, endogsaa til de tarveligste Rater. De nuværende Noteringer fra Østersøen for prompt Lastning er næsten alle mere eller mindre nominelle. Libau og Windau har lidt Props til 8/ à 8/6 pr. Load til Østkysten, Frcs. 22/23 pr. Favn Ghent eller Terneuzen, Hfl. 13 pr. Tylt Kappbjælker, og fra Danzig eller Memel noteres for Sleepers 5/ à 5/6 til London. Riga er endnu spærret af Is, men pr. f. o. w. noteres 19/ D/B, 6/ Sleepers Østkysten, Hfl. 13 à 13½ Kappbjælker Holland, Frcs. 25 D/B., Antwerpen, Frcs. 28 Rouen, Frcs. 33 Bordeaux. Fra Botten er Raterne uforandrede fra forrige Uge, og der gøres kun faa Forretninger.

Kulfragterne holder sig omtrent paa samme Niveau som for en Uge siden. Paa Firth of Forth lægger Paaskehelligdagene ingen Hindringer i Vejen for Ekspeditionen, og der er herfra sidst sluttet til: 3/9 à 3/10½ Aarhus, 5/ Kolding (600 Tons), 4/3 Odense (1,250 Tons), 5/ Nakskov (800 Tons), 4/6 Kiel, 4/ Neufahrwasser, 4/ à 4/1½ Riga, 5/9 Genua, 13/ Kapstaden. Tynen betalte: 4/1½ Swinemünde, 4/7½ Stettin, 4/3 Neufahrwasser, 3/10½ Kronstadt for Rejser over Saisonen, 6/3 Barcelona, 5/9 Genua, 5/1½ Odessa, 5/9 Aleksandria, og Cardiff fragtedes til: 4/6 Stockholm, 5/ Kjøbenhavn, 5/6 Sevilla, Frcs. 8¼ Tunis, 6/9 Barcelona, Frcs. 7 Marseilles, 5/6 Genua, 5/9 Aleksandria, 5/6 Port Said, 10 Colombo, 24/ à 25/6 det fjerne Østen, 45/ Port Arthur (indtil 15 Dages Ophold i Chefoo), 7/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere. Der noteres:

ab Riga 14 Mark pr. 2,000 Kilo Rug til Danmark, Sydsverrig, 25/ D/B. B. til Scarbarough.

ab Königsberg 14 Mark pr. 2,500 Kilo Rugbasis til Danmark, Sydsverrig, 14 à 15 Mark til Hobro Oljekager, 8 Mark pr. Ton Klid til Norrkøping.

ab Danzig 5 Mark pr. Ton Korn til Danmark, 4½ à 5 Mark pr. Ton gammelt Jærn til Gefle eller Stockholm, 8/9 Mark pr. Ton Klid til Harburg.

ab Stolpmünde 5½ Mark pr. Ton Havre til Sundhavn, Sydsverrig, 4 à 4½ Mark pr. Ton Rug til Danmark.

ab Rügenwalde 5½ Mark pr. Ton Havre til Danmark, 5 Mark til Sundhavn.

ab Colberg 5½ Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sundhavn.

ab Stralsund 5 Mark pr. Ton Havre til Sundhavn, 4 à 4½ Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sundhavn.

ab Greifswald 4½ à 5 Mark pr. Ton Korn til Danmark.

ab Stettin 4½ à 5 Mark pr. Ton Rug eller Superfosfat, til gode danske Havne, 50 Pf. Cement Königsberg.

ab Rostock til Sydsverrig, Sundhavn 4 Mark, til Danmark 4½ Mark, alt pr. Ton Rug, 1 Mark mere for Havre.

ab Lübeck, Kjøbenhavn, Sundsvall, Ørnskøldsvik 3½ Mark, Gefle 3¼ Mark pr. Ton Salt, til Laurvig 4½ Kr. pr. Ton Glassand.

ab Sydsverrig, Königsberg, 3¼ Mark, Stettin 3¼ Mark Hamburg, Harburg 4 à 4½ Mark, Bremen 4½ Mark, alt pr. Ton Gadesten, til Warnemünde Bloksten 4½ Mark, til Rotterdam 7 à 7½ Mark.

ab Drammen 5 Mark pr. Ton Stenheller til Stettin, 4½ Kr. pr. Ton vaad Træmasse til Kjøbenhavn.

ab Christianssand 5 Mark pr. Ton Feldspat til Stettin.

ab Lysekil 3¾ Mark til Königsberg, 3½ Mark til Lübeck pr. Ton Gadesten.

ab Kjøbenhavn 12 Øre Stubbekjøbing, 14 Øre Vestbornholm, 16 Øre Østbornholm pr. Ctnr. Majs, 15 Øre pr. Ctnr. Rug til Horsens.

ab Bottenhavet 19, 20 à 21 Mark pr. Std. til Nordtyskland og gode danske Havne.

Generalforsamlinger.

Det forenede Dampskibsselskab

har udsendt Beretning for Aaret 1903, indeholdende bl. a. følgende:

Det forløbne Aar har været om muligt endnu daarligere end dets Forgænger, og Konjunkturerne har bragt alle Rater saa langt ned, at ikke alene næsten alle Befragtninger i det aabne Marked har været tabbringende, men ogsaa Stykgods-raterne trykkede saa langt ned, at man maa gaa langt tilbage i Skibsfartens Historie for at kunne udpege en Misère saa gennemgribende i al Dampskibsfart som den, der har karakteriseret 1903.

I Nord- og Østersøfarten har Stykgodstrafikken været omtrent som sædvanlig, men Ruterne har her som andre Steder lidt ved de lave Markedsrater. Mod Slutningen af Aaret opsagdes fra et af de russiske Rederiers Side Overenskomsten om Fragtrater for Landbrugsartikler fra Rusland, hvilket har haft en Reduktion af disse Rater til Følge; desuden er der i Aarets Løb fra tysk Side paaført Selskabet en ret alvorlig Konkurrence paa Hamburg.

Naar undtages Esbjerg-Farten, hvor Skibene har været underkastede gentagne kostbare Reparationer, forårsagede ved de daarlige Besejlingsforhold ved Esbjerg, har Landbrugseksport-Ruterne vist et gunstigt Resultat, hvilket hovedsagelig skyldes en stadig Forøgelse af Trafikken, og for tilfredsstillende at kunne besørge denne, besluttede man sig til at forlænge og delvis ombygge „Botnia“ og „Nidaros“, samt at forsyne disse Baade med Kølemaskineri. De forventes at kunne indsættes i Eksportruterne i Løbet af For-aaret.

De indenlandske Ruter udviser ligeledes et godt Resultat, dels paa Grund af den økonomiske Drift og dels paa Grund af den forøgede Godsmængde, hvilken sidste bestemte Selskabet til ved Aarets Slutning at vedtage Anskaffelsen af 3 ny Skibe til Fart paa disse Ruter; dette nødvendiggøres desuden ved Udrangering af ældre Materiel.

De østsvenske Ruter udkræver stedse mere og mere Tonnage, men da de nærmest maa betragtes som et Appendiks til de transatlantiske Ruter, influeres Driften af de herskende lave Rater paa Amerika.

Middelhavsruiterne har været drevne normalt, men har lidt under de lave Kul- og Træfragter.

Farten paa Færøerne og Island er forløbet omtrent som sædvanlig. Da Kontrakten med Regeringen og Altinget udløb med Aarets Slutning, er man kommen overens om en udvidet Fartplan, som man haaber vil vise sig at være tilfredsstillende for Selskabet.

Ruterne paa Amerika har, som man kunde vente, bidraget mest til Aarets daarlige Resultat, og man har de 3 ny Passagerbaade at takke for, at Tabet i denne Fart ikke blev endnu større, end det er.

Alle 3 Skibe har vist sig overordentlig tilfredsstillende og Antallet af Passagerer er steget i en betydelig Grad, skønt Selskabet paa Grund af „Oscar II“s Havari og de andre Baades noget sene Levering først fik den fulde Nytte af dem efter den egentlige Passagersæsons Ophør.

Til Trods for de slette Fragter i det forløbne Aar har Selskabet i sit Arbejde for at udvide Kjøbenhavns Betydning som Transitplads haft den Tilfredsstillende at se Godsmængden tage et meget stort Opsving, et Resultat, som vil faa Betydning for Selskabet, naar Konjunkturerne igen forbedres.

Havarierne i 1903 har været usædvanlige talrige og naar et Beløb af over 1 Million Kroner.

Blandt Aarets faa Lyspunkter kan nævnes Overenskomsten med D'Hrr. Thos. Wilson, Sons & Co. Ltd., Hull, om en fælles Sejlads paa Ruterne Hull—Kjøbenhavn og Newcastle—Kjøbenhavn, samt om en fælles Optræden paa andre Felter, hvor begge Selskaber er interesserede.

I Aarets Løb har Selskabet solgt 2 af sine Skibe til et fransk Selskab, men har foreløbig befragtet dem igen paa Tjmecharter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Adolf Carl aflagde Beretning. Aaret har trods streng Konkurrence og uheldige Toldforhold, været godt. Der har ingen Arbejdsstandsninger været. Af Nybygninger var afleverede de forrige Aar paa-begyndte 4 Hopperbarges til den russiske Regering, en Ojle-lægter til Østasiatisk Kompagni samt en Passagerdamper til Sydfynske Dampskibsselskab. Filialen ved Frihavnen havde bygget 7 Motorbaade af forskellig Størrelse. To af Statsbanernes Dampfærger var blevne forlængede paa Værftet, en Centrifugal-Sandpumper var leveret til Sverrig og en Sluseport til Kjøbenhavns Havn. Arbejdernes Antal havde været 5 à 600.

Flydedokken havde optaget 116 Skibe mod 79 det fore-gaaende Aar og Tørdokken 42 Skibe mod 61. Indtægten af begge Dokker havde været 62,665 Kr. mod 58,038 Kr. i 1903. Overskudet var 273,716 Kr, samt en Saldo paa forrige Regnskabsaar paa 5,478 Kr. Netto-Overskuddet var 132,169 Kr. Efter forskellige Afskrivninger henlagdes til Reservefonden 4,937 Kr., 3,000 Kr. til Flydedokkens ekstraordinære Eftersyn, og 35,000 Kr. eller 5 pCt. fordeltes som Udbytte.

Indeværende Aar var godt begyndt; der var kontraheret for 4 Nybygninger, begge Dokker var stadig optagne, flere Havarier reparerede stadig.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Konsul Krebs, og i Stedet for Direktør Juul valgtes Kommitteret Ernst.

Det Helsingørske Dampskibsselskab

har holdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer H. C. Nyholm, meddelte Aarsberetningen. Baadene havde været beskæftigede i Sommerhalvaaret i Fart paa Hvidehavet, Nordsøen og Østersøen, i Vinterhalvaaret i Middelhavet og Sortehavet. Resultatet var ikke godt, idet Fragtmisøren, hvortil man intet Sidestykke havde kendt i de sidste 25—30 Aar, har umuliggjort at tjene noget Udbytte. Det var dog for Selskabets Vedkommende en usædvanlig Mængde Havarier, der havde gjort Udslaget, idet der derved er tilføjet Selskabet et direkte Tab af 38,000 Kr., foruden det indirekte Tab. Havde disse Uheld ikke været, vilde Aaret endog have været en Del bedre end 1902. For inde-

værende Aar var der sluttet forskellige, ret gunstige Fragter, der vilde sikre et moderat Overskud og holde alle Baadene beskæftigede i 5—6 Maaneder. Samtlige Baades Driftoverskud er 50,028 Kr., hvoraf til Forrentning medgaaer 29,499 Kr. Til Reservefondet henlægges 8,779 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Departementschef P. O. A. Andersen.

Dampskibsselskabet af 1896

har holdt aarlig Generalforsamling. Konsul Johan Hansen aflagde Beretning.

Selskabets Skibe har været beskæftigede væsentlig i Østersøfarten om Sommeren og i Middelhavsarten om Vinteren. „Marselisborg“ har været i oversøisk Fart, da den paa Grund af sin Størrelse ikke kan beskæftiges i de mindre Farter. De smaa Baade har ogsaa i dette Selskab klaret sig bedst. Selskabets ny Skib, „Skodsborg“, har vist sig som et udmærket Aktiv, som Burmeister & Wain har al Ære af. „Klampenborg“ har jo haft et Uheld af alvorlig Natur, idet det paa Grund af Ild i Maskinrummet maatte forlades i Nordsøen, men senere blev slæbt ind til Grimsby. Det var dog fuldt assureret, og Selskabet lider intet Tab. Det er nu repareret og i Fart igen.

Selskabets Status er nu særdeles god.

Driftoverskuddet er 145,546 Kr. 88 Øre; med Fradrag af Renter, Kontoromkostninger og Rederiprovision, 59,662 Kr. 82 Øre, bliver der til Rest 85,894 Kr. 06 Øre, som afskrives paa Skibenes Byggeværdi efter Fradrag af Klassefornyelser og Forbedringer, saa at Status bliver omtrent den samme som i Fjor.

Dampskibsselskabet „Neptun“

har holdt aarlig Generalforsamling. Konsul Johan Hansen aflagte Beretning.

Forholdene har været særdeles daarlige for dette Selskab, og Resultatet tillader ikke at betale noget Udbytte. Dette Selskab kom jo til Verden paa en forkert Tid. Da det startedes, var det gode Tider, og ingen kunde den Gang ane, at de daarlige Tider skulde indfinde sig straks efter og paa en saa voldsom Maade. Man havde jo ventet at faa et Par gode Aar til at konsolidere sig i, men det gik jo desværre ikke saadan, og vi har kun kunnet naa at afskrive omtrent 50,000 Kr., og det endda uden at betale noget Udbytte. Priserne for Dampskibe er nu saa lave, at vi haaber ved første givne Lejlighed at kunne faa Selskabet udvidet, saa vi, naar de gode Tider kommer, kan staa med en passende Flaade.

Skibene har været beskæftigede i Nord- og Østersøfarten og Middelhavet.

Driftens Overskud har været 29,565 Kr. 19 Øre, eller med Fradrag af Renter og Administration, 16,923 Kr. 73 Øre, et Nettooverskud af 12,641 Kr. 6 Øre, som med Fradrag af Havarier og Fornyelse afskrives paa Skibenes Byggeværdi.

Dampskibsselskabet Dannebrog

har holdt aarlig Generalforsamling. Konsul Johan Hansen aflagte Aarsberetning.

Beretningen er den bedrøveligste i de 20 Aar, Selskabet har eksisteret, for saa vidt det ikke har været muligt at opsejle et saa stort Overskud, at der kan udbetales Udbytte, noget, der ikke tidligere er haendt i dette Selskab. Fragterne har intet Øjeblik hævet sig til et anstændigt Niveau, og Konkurrencen har været skarp overalt. Prisen paa Bunkerkul har vel været lavere end forrige Aar, men er dog endnu altså højt i Forhold til Fragten. Selskabets Skibe har været beskæftiget overalt, hvor der har været noget at tjene, og hvor de har kunnet sejle uden Tab; enhver af Baadene har opsejlet et lille Overskud. De Skibe, det særlig er gaaet ud over, er de store Baade, og havde man ikke haft dem, vilde Resultatet af Aarets Drift være betydeligt bedre; i de gode Aar var det derimod de store Baade, der gav de store Indtægter. De mindre Baade, som har været i Østersøfarten og sejlet paa Selskabets Kontrakter, har overordentlig pøne

Resultater for fleres Vedkommende. Selskabet har haft en Del mindre Havarier, men ingen større Ophold af den Grund. Gennemsnitsalderen for Selskabets Skibe er c. 10 Aar. Skibsfarten har ikke fra Lovgivningsmagten faaet nogen Lettelse, ikke en Gang det lille Forslag om Reduktion af Tolden paa Skibe og Materialer lykkedes det at gennemføre. Konsulatafgiften hviler stadig paa Skibsfarten som en Mare, og det Ønske bliver stadig stærkere, at Lovgivningsmagten vil tage denne Sag op og fordele disse Byrder, saaledes at de andre Erhverv, som gavnnes af Konsulerne i Udlandet, kommer til at betale i hvert Fald en væsentlig Del af denne Udgift. Det er en stor Uretfærdighed, at denne udelukkende hviler paa Skibsfarten, da vi saa godt som aldrig benytter Konsulerne. Vi maa se at faa dygtige og energiske Talsmænd ind i Rigsdagen, som kan tage sig af vore Interesser paa dette og andre Omraader.

Der var ialt opsejlet et Overskud af 219,694 Kr. 37 Øre, der med Fradrag af Renter, Kontoromkostninger, Rederisalær 104,934 Kr. 16 Øre, giver et Netto Overskud af 114,760 Kr. 21 Øre, saa der intet Udbytte kan udbetales; thi med Fradrag af Fornyelser og Forbedringer bliver det Beløb, som afskrives paa Skibenes Værdi, kun yderst ringe. Selskabets Status er imidlertid som Helhed særdeles god.

Om Udsigterne for det kommende Aar er det bedst at udtale sig lidt varsomt. Foreløbig har Krigen ikke haft nogen væsentlig Indflydelse paa Fragterne ud over, at der er nogle gode Fragter at faa ud til Østen, men disse er forbundne med en hel Del Risiko. Der er imidlertid Røre overalt, og det er ikke umuligt, at vi staaer overfor en Opgangsperiode.

Der gaves Decharge.

Dampskibsselskabet „Nauta“

har holdt aarlig Generalforsamling.

Skibsreder D. Torm, aflagde Aarsberetningen. Skibet har hele Aaret været beskæftiget i en lønnende Maanedsfart, men det 12-aarige Eftersyn har slugt hele Overskuddet. Ogsaa for indeværende Aar er Skibet i den samme Maanedsfart, saaledes at Udsigterne er lovende. Af Regnskabet fremgik, at „Nauta“s Overskud har været 4,196 Kr., hvilke er henlagte til Reservefondet. Dette udgør nu, efterat det har ydet et Bidrag af 4,000 Kr. til det tolvaarige Eftersyn, 6,040 Kr. Aktiekapitalen er 100,500 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer R. Schrader.

Dampskibsselskabet „Ægir“

har holdt aarlig Generalforsamling. Skibsmægler C. Sass aflagde Aarsberetningen. De to Skibe har som sædvanlig været i Fart i Nord- og Østersøen. Fragterne har været mere end miserable. Aarsresultatet har dog været en lille Smule bedre end forrige Aar. Skibene har indsejlet et Driftoverskud af 18,080 Kr. Netto Overskuddet bliver 7,740 Kr., der henlægges til Reservefondet, saaledes at der ikke uddelles noget Udbytte. Bestyrelsen har i Aar benyttet den givne Bemyndigelse til Indkøb af flere Skibe, idet den i Kiel har købt et nyt, ganske moderne indrettet Skib, der vil faa Navnet „Axel“. Det koster 325,000 Mark (foruden Told) og vil sikkert blive et god Støtte for Selskabet.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer Axel Schmidt.

Dampskibsselskabet „Myren“

har holdt aarlig Generalforsamling.

Skibsmægler Chr. Sass: Skibene har været i Fart paa Østersøen og i Vesterhavet, og det er gaaet dem noget bedre end i 1902, idet Brutto Indtægten har udgjort 419,800 Kr. og Driftoverskuddet 34,338 Kr. Netto Overskuddet bliver 21,617 Kr. som henlægges til Reservefondet, der har haft en Udgift af 63,969 Kr. til Klassefornyelse og ny Kødler til Damperen „Kai“. Der bliver saaledes ikke noget Udbytte.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret valgtes Skibsmægler A. Holm.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Februar Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 686 Havarier mod 674 samme Maaned 1903, deraf 484 Dampere og 202 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 148, Sammenstød 160, Anløbning af Nødhavn 107, Maskinskade 78, Is 21, Ild 24, haardt Vejr 104, forskellige Aarsager 40, sunket 1, forladt 3. Ialt 77 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 110 samme Maaned i Fjor, deraf 18 Dampere, 59 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 41, Sammenstød 7, Ild 2, forsvundne 7, kæntrret 1, sunkne 7, forladt 8, Kondemnation 4.

Emanuel, Skonnert af Ærskjøbing er d. 23. ds., paa Rejsen fra Faxe Ladeplads til Hjemstedet, grundstødt ved Indsejlingen til Bøgestrømmen. Skonnerten er sprungen læk og fyldt saa meget med Vand, at Mandskabet har maattet forlade Skibet.

Teyfong, Kutter af Frederikstad, er paa Rejsen fra Drammen til Frederikssund med Papirmasse, grundstødt ved Refsnæs. Besætningen, 4 Mand, er af Fiskere fra Kallundborg bjærgtet i Land. Bjærgningsdamper er afgaaet til Strandingstedet.

Anna, Skonnert af Rudkjøbing er, paa Rejsen fra Skotland til Hjemstedet med Kul, indkommen til Frederikshavn med en Del Skade efter Kollision med Dampskibet Johanne af Kjøbenhavn.

Saxonia, Dampskib af Stettin, der strandede ved Thyborøn, er kommet flot og afgaaet til Frederikshavn med Assistance af Svitzers.

St. Croix, Dampskib af Kjøbenhavn, har ved Indsejling til Santa Cruz (Cuba) været paa Grund. Skibet, der matte losse en Del af Ladningen, er atter flot og ubeskadiget.

Oscar II, Dampskib af Kjøbenhavn, der som meddelt strandede ved Christianssand, er nu af Svitzers velbeholden bragt til Kiel, hvortil Skibet ankom d. 24. ds. Det gik straks til Howaldts Dok for endelig Reparation.

Fra Sø og Land.

I Helsingborg er D'Hrr. H. Duncher, P. Olsson, N. Th. Pyk, N. C. Corfitzon og E. A. Corfitzon traadt sammen for at danne et Aktieselskab til Fragtfart med Dampskibe paa indenlandske og udenlandske Havne. Aktiekapitalen skal mindst være 100,000 og højst 300,000 Kr., som tegnes i Aktier á 500 Kr. (Hamb. Børsenh.)

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra L. J. Bager juns. Værft i Marstal er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den maaler 225 Tons Brutto og fik Navnet Argo. Korresp. Reder er Hr. C. C. Christensen, Fører bliver Kapt. Jørgen Clausen.

Den 25. Marts løb fra Howaldtswerke i Kiel en Fragtdamper, bestemt for Rederiet D. Torm i Kjøbenhavn af Stablen. Skibet er 240' langt, 36' bredt og 16' 2" fra Køl til Dæk, det har en Bæreevne af 2,400 Tons med et Dybgaende af 17' 9"; Triple Ekspansionsmaskine med 750 ind. HK., som giver Skibet en Fart af 10 Knob. Damperen fik Navnet „Sara“ og er det ottende Skib, der er bygget til nævnte Rederi paa Howaldtswerke. Den er bestemt til Fart paa Nord- og Østersøen. (Hamb. Børsenh.)

Mandag d. 28. Marts blev en Damper sat i Vandet fra Flensborg Skibsværft. Skibet, som er bygget til Rederiet A. Kirsten, Hamburg, fik Navnet „Diana“; det er 237' 0"

langt 33' 2" bredt, 17' 6³/₄" dybt (moulded), dets Bæreevne er c. 1500 Tons.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

Iste Klasses Skræderi og Herreekvipering. Uniformer, Livreer og Civilklædninger. Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klasses Syning. NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 29. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, ankom her 27. Marts fra Pillau; afg. forv. 2. April til Antwerpen. — Alabama, Gotsche, afgik herfra 15. Marts til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, ankom her 22. Marts; afg. forv. 30. Marts til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Marseille 25. Marts. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Libau 22. Marts; afg. forv. 30. Marts til Hull. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Rotterdam 28. Marts til Antwerpen. — Arno, Strubberg, ankom her 27. Marts fra Lissabon. — Axelhuus, Skow, ankom her 27. Marts fra Stettin; afg. 30. Marts til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. her 26. Marts fra Havre. — Beira, Lunge, ankom til Denia 28. Marts. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. her 28. Marts fra Reval. — Christian IX, Kolster, ank. her 29. Marts fra Newcastle. — Constantin, Harder, afg. fra London forv. 29. Marts hertil. — Dagmar, Larsen, afg. fra Neapel 28. Marts til Messina. — Douro, Mortensen, pass. Gibraltar 25. Marts hertil. — Esbjerg, Iversen, ank. her 27. Marts fra Vestnorge. — Florida, Ørum, afg. fra Newport News 24. Marts hertil. — Frederik, Thomsen, afgik herfra 29. Marts til Hull. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 26. Marts. — Hekla, Hempel, ankom her 28. Marts. — Hellig Olav, Holst, ankom her 27. Marts. — Island, Holm, afgik herfra 30. Marts til New York via Norge. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom her 25. Marts fra Messina; afg. 29. Marts til Reval. — Jolantha, Christiansen, afg. fra Antwerpen 27. Marts hertil. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 28. Marts fra London til Libau. — Kentucky, Staal, afg. herfra 10. Marts til New York. — Kursk, Seeberg, ank. til Libau 28. Marts. — Leopold II, Meyer, afgik fra Swansea 19. Marts til Genua. — Louise, Kruse, afg. fra Newcastle 27. Marts hertil. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 16. Marts til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 19. Marts til Boston. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Bergen 28. Marts til Trondhjem. — Nicolaj Ijl, Lissner, afgik fra Boston 21. Marts hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 26. Marts. — Nordjylland, Kragh, ank. her 27. Marts fra Königsberg; afgaar 31. Marts til London. — Norge, Gundel, afgik fra New York 26. Marts hertil. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 27. Marts direkte til London. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 25. Marts; afg. forv. 30. Marts til Windau. — Rita, Meldahl, ankom her 28. Marts fra Hamburg; afg. forv. 30. Marts til Hamburg. — Riberhus, Rerbye, ankom her 26. Marts fra Færøerne. — Texas, Andersen, afg. herfra 26. Marts til New Orleans. — Tiber, Bech, ankom til Malaga 16. Marts. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 22. Marts til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. til Windau 27. Marts. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til London 27. Marts. — Vadsø ank. til Swansea 28. Marts. — Marie ankom til Rostock 26. Marts. — Ellen ankom her 29. Marts fra Stockholm. — R. F. Berg afg. fra Trondhjem 26. Marts direkte hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Windau 26. Marts. — Frode, Tofte, ankom til Sunderland 28. Marts. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sunderland 27. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Buenos Ayres 20. Marts. — Erik II, Schmidt, ankom til Buenos Ayres 10. Marts. — Knud II, Hansen, afg. fra Gulfport 4. Marts. — Danmark, Kraemer, afgik fra Antwerpen 26. Marts. — Ragnar, Holst, ankom til Stettin 28. Marts. — Magnus, Mahncke, ank. til Windau 16. Marts. — Olaf, Petersen, ankom til Rosario 25. Marts. — Svend II, Risø, ank. til Sunderland 27. Marts. — Harald, Meyer, ank. til Rosario 11. Marts.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Blyth 29. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Novorossisk 7. Marts, best. til Dunkerque. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Ghent 27.

Marts, best. til Blyth. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Catania 22. Marts. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ank. til Cette 13. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Reval 25. Marts. — Russ. Rasmussen, ankom til Pensacola 12. Marts. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Parana 7. Marts, bestemt til St. Vincent.

Helsingørse Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, ankom til Rotterdam 25. Marts. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Tarento 25. Marts. — Dana, Svane, afgik fra St. Malo 26. Marts, ank. til Sunderland 28. Marts. — Ophelia, Lambertsen, afgik fra Polo 23. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, afgik fra Bremen 22. Marts, ankom til Santander 28. Marts. — Nancy, Nielsen, afg. fra Santander 24. Marts, ankom til Rotterdam 28. Marts. — Nautik, Nielsen, afgik fra Rouen 25. Marts, ankom til Bremen 28. Marts. — Nordsejen, Gram, afgik fra Reval 25. Marts, best. til Rotterdam. — Nexos, Basse, afgik fra Antwerpen 27. Marts, ank. til Esbjerg 29. Marts. — Nora, Jørgensen, afgik fra Bremerhafen 25. Marts, best. til Reval. — Napoli, Christensen, afgik fra Hamburg 27. Marts, best. til Glasgow. — Nerma, Nielsen, ankom til Reval 26. Marts. — Alfa, Hansen, afgik fra Tynen 28. Marts, best. til Esbjerg. — Neutral, Thøgersen, ank. til Cardiff 28. Marts.

Nordsejen. Nordland, Petersen, ankom til Kbhvn. 29. Marts. — Kronprins Frederik, Schmidt, afg. fra Cardiff 19. Marts. — England, Andresen, afg. fra Kbhvn. 29. Marts. — Holland, Lund, afg. fra Kbhvn. 26. Marts. — Rusland, Møller, ank. til Stralsund 25. Marts.

Urania. Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Las Palmas 24. Marts.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 24. Marts, best. til Lübeck. — Russia, Poulsen, afgik fra London 23. Marts, ank. til Blyth 25. Marts. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Boness 22. Marts, ankom til Kbhvn. 26. Marts.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Boness 23. Marts.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Hamburg 27. Marts, best. til Middlesbrough. — Carbonia, Jespersen, afgik fra Blyth 24. Marts, best. til Libau.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Libau 29. Marts til Rotterdam. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Cardiff 27. Marts. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Blyth 26. Marts, best. til Swinemünde. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Ghent 24. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Rosario 8. Marts, best. til Stockholm. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Cardiff 19. Marts, best. til Genua. — Kronborg, Hvoissel, afgik fra La Plata 5. Marts, bestemt til Las Palmas. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 27. Marts. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Livorno 25. Marts., best. til Sevilla. — Søborg, Fischer, ankom til Savona 29. Marts. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Porman 20. Marts, best. til West Hartlepool. — Stjerneborg, Hansen, ankom til Malaga 26. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afgik fra Libau 25. Marts, best. til Terneuzen. — Klampenborg, Matzen, ank. til Kbhvn. 27. Marts. — Marselisborg, Jensen, afg. fra La Plata 15. Marts, bestemt til Las Palmas. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Burntisland 23. Marts. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Libau 26. Marts, best. til Rotterdam. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Methil 26. Marts. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til West Hartlepool 26. Marts. — Vordingborg, Petersen, ankom til Grangemouth 28. Marts.

Neptun. Jægersborg, Agelin, ank. til Swinemünde 29. Marts. — Kallundborg, Lund, ank. til Ayr 25. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Jensen, afgik fra Burntisland 24. Marts, best. til Swinemünde. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Newcastle 26. Marts. — Agnete, Sørensen, afgik fra Methil 24. Marts., best. til Lübeck. — Alice, Hansen, afgik fra Korsør 26. Marts, best. Methil. — Ajax, Brorsen, ank. til Kiel 28. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 28. Marts, best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 26. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Marseilles 16. Marts. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Colombo 14. Marts. — Siam, Jensen, afgik fra Madeira 25. Marts. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Durban 24. Marts.

Ærg. Gæa, Knudsen, afgik 23. Marts fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Energi, Nielsen, ankom 21. Marts til Burntisland. — Enigheden, Svane, ank. til Fredericia 27. Marts.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ankom til Rufisque 18. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Port Talbot 23. Marts. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Kbhvn. 29. Marts. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Boness 29. Marts. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Fal-

mouth 18. Marts. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Tenerife 25. Marts. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Blyth 26. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Cardiff 25. Marts. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Marseille 25. Marts. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Bathurst 29. Marts. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Blyth. 27. Marts.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Blyth 29. Marts. — Clara, Jensen, afg. fra Burntisland 29. Marts, best. til Kiel. — Kai, Hintze, ankom til Aarhus 29. Marts.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ankom til Libau 28. Marts. Erik, Steen, ankom til Methil 29. Marts. — Axel, Damm, afg. fra Libau 25. Marts, best. til Leith.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Messina 19. Marts. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ank. til Kbhvn. 25. Marts.

Sejlskibe.

Svendborg. Urda, Mikkelsen, ankom til Leith 21. Marts. — Galathea, Bom, ankom til Penzance 22. Marts. — Standard, Rasmussen, ank. til Charlestown 21. Marts. — Samson, Hansen, ankom til Christianssand 22. Marts. — Freyr, Jensen, ankom til Lossiemouth 21. Marts. — Emanuel, Jensen, ankom til Limhamn 23. Marts. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Leith 23. Marts. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Kongsberg 23. Marts. — Confidence, Mouritzen, ankom til Rudkjøbing 23. Marts. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Aalborg 24. Marts. — Capella, Hansen, ankom til Heiligenhafen 23. Marts. — Hans Emil, Hansen, ankom til Arendal 25. Marts. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Mandal 25. Marts. — Venus, Jensen, ankom til Sarpsborg 25. Marts. — Kirstine, Sørensen, ankom til Christianssand 25. Marts. — Erik, Hoffmann, ank. til Flekkefjord 24. Marts. — Roska, Petersen, ankom til Aberdeen 25. Marts. — Gefion, Rasmussen, ankom til Hartlepool 28. Marts. — Najaden, Bentzen, ankom til Leith 28. Marts. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Inverness 28. Marts. — Fanny, Hansen, ankom til Brevik 28. Marts. — Minerva, Fuglsang, ankom til Newport 28. Marts. — Noah, Poulsen, ankom til Christiania 26. Marts. — Roma, Jensen, ankom til Egersund 28. Marts. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Fowey 28. Marts. — Elise, Andreassen, ank. til Kragerø 28. Marts.

Æro. Phoenix, Rasmussen, ankom 22. Marts til Langesund. — Freden, Andersen, ankom 22. Marts til Frederikstad. — Vigilant, Rasmussen, ank. 23. Marts til Kjøbenhavn. — Ino, Weber, ankom 22. Marts til Kjøbenhavn. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. 22. Marts til Faxe. — Klara, Hermannsen, ankom 22. Marts til Larvik. — Eos, Christensen, ankom 22. Marts til Frederikstad. — Enigheden, Friis, ankom 22. Marts til Stralsund. — Marie, Friis, ank. 22. Marts til Stralsund. — Veritas, Staugaard, ankom 23. Marts til Invergordon. — Mathilde, Hansen, ankom 23. Marts til Faxe. — H. C. Christensen, Boye, ankom 24. Marts til Pouillac. — Debora, Rasmussen, ank. 24. Marts til Inverkeithing. — J. A. Kromann, Christensen, sejlferdig 24. Marts i Vejle bestemt til Larvik. — Caroline Kock, Hansen, afg. 8. Marts fra St. Annie (Gouadeloupe) til Nantes. — Fuglen, Lauritzen, ankom 25. Marts til Hull. — Ellen, Svendstrup, ank. 23. Marts til Kjøbenhavn. — Valkyrien, Friis, sejlklar 22. Marts i Cardiff best. til Para. — Kiana, Christensen, ankom 25. Marts til Boness. — Castor, Sonne, ankom 23. Marts til Coatzacoalcos (Mexiko). — Haabet, Svendsen, ankom 26. Marts til Drammen. — Danmark, Knudsen, ank. 26. Marts til Hamburg. — Ellen, Lauritzen, ankom 26. Marts til Brevik. — Hertha, Krull, ankom 24. Marts til Mandal. — Yrsa, Bay, ankom 26. Marts til Gøteborg. — Norma, Albertsen, ankom 27. Marts til Goazacoalcos. — Johanne, Stegmann, afgik 24. Marts fra Frihavnen bestemt til Svaneke. — Haabet, Christensen, ank. 28. Marts til Dundee. — Immanuel, Bager, ank. 28. Marts til Blyth. — Skirner, Rasmussen, ankom 28. Marts til Rochester (England). — J. Kofoed, Andersen, ankom 26. Marts til Fort de France (Martinique). — M. Hay, Petersen, ankom 27. Marts til Bogense. — Hydra, Albertsen, ank. 28. Marts til Groeningen.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Horsens-Fjord. I Horsens-Fjord er Antølet af

Prikker paa N.-Siden af den c. 6,000 Alen lange inderste Del af den gravede Rende formindsket fra 22 til 15. De staar med en indbyrdes Afstand af c. 400 Alen, den inderste c. 400 Alen fra Havnen.

Sundet. Saltholm-Flak NV. Klokketønden Saltholm-Flak NV. er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmar. Renden til Kalmar Havn er nu paa N.-Siden afmærket med røde Tønder, paa S.-Siden med sorte Tønder og med en sort og hvid Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, ved den S.-lige Omvejning.

Stockholm Skærgaard. I 1904 afholdes Skydeøvelser fra Vaxholm over Trälhafvet eller Västra Saxarfjärden. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Tisterön og Ekholmen, og Poster og Fartøjer med rødt Flag og om Natten red Lanterne anbringes uden for Pladsen, der da er spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Ulkogrunni Lodsplads. Reuksenlahti. Ved Ulkogrunni Lodsplads er et nyt Farvand med 14 Fods Dybde afmærket til Reuksenlahti Vik, fra 65° 14' 27" N. Br. 25° 17' 26" Ø. Lgd. til 65° 14' 0" N. Br. 25° 18' 19" Ø. Lgd.

Ålands Skærgaard. Källskär. Sømærket Ø. for 9 Fods Grunden Källskär er flyttet c. 1 Kbl. Ø. hen til en lille 10 Fods Grund, med samme Navn, der ligger c. 2 Kbl. S. for Källskärs Örn. 60° 24' 40" N. Br. 20° 53' 10" Ø. Lgd.

Finnske Bugt. Wiborg Distrikt. Lovisa. Ved Grunde i Indløbet til Lovisa er Sømærker udsat saaledes:

Ø. for 11 Fods Grunden Bergholms Vestra i 17 Fod Vand. 60° 25' 48" N. Br. 26° 17' 11" Ø. Lgd.

V. for Stenen Nya Lökhholm, der netop er overflydt, i 15 Fod Vand. 60° 26' 17" N. Br. 26° 16' 42" Ø. Lgd.

Kuorsalo Lodsplads. Ved følgende Grunde er Sømærker udsat saaledes:

N. for 10 Fods Grunden Uusimatala Etelä i 17 Fod Vand. 60° 28' 43" N. Br. 27° 22' 48" Ø. Lgd.

S. for 16 Fods Stenen Bockholm i 17 Fod Vand. 60° 28' 49" N. Br. 27° 22' 51" Ø. Lgd.

N. for 16 Fods Grunden Pernösan Södra i 21 Fod Vand. 60° 30' 6" N. Br. 27° 30' 54" Ø. Lgd.

S. for et Rev i den N.-lige Del af Klamilahti Vik i 21 Fod Vand. 60° 30' 17" N. Br. 27° 30' 41" Ø. Lgd.

Pukionsaari. I Sommeren 1904 forandres Pukionsaari Fyr til at vise: Grønt Lys fra N. 64° Ø. til N. 86° Ø., vekslede Lys fra N. 86° Ø. gennem Ø. til S. 87° Ø. Rødt Lys fra S. 87° Ø. til S. 53° Ø., grønt Lys fra S. 53° Ø. til S. 20° Ø., vekslede Lys fra S. 20° Ø. til S., rødt Lys fra S. til S. 20° V., grønt Lys fra S. 20° V. til S. 50° V., vekslede Lys fra S. 50° V. til S. 86° V., rødt Lys fra S. 86° V. til S. 89° V., grønt Lys fra S. 89° V. gennem V. til N. 86° V., vekslede Lys fra N. 86° V. til N. 80° V. og rødt Lys fra N. 80° V. til N. 75° V. Det røde og det grønne Lys er hurtigt-blinkende, det vekslede, hvidt og rødt vekslede.

Tyskland. Königsberg—Pillau. Fra Munden af Königsberg Søkanal til Pillau Forhavn er en ny, 13²/₃ Fod dyb Rende afmærket saaledes:

En rød og sort Baaketønde med Kors som Anduvningstønde 2¹/₄ Kbl. N. 83° Ø. fra Fyrbaaken paa Hovedet af den S.-lige Dæmning ved Munden af Königsberg Søkanal. 54° 38' 2" N. Br. 19° 54' 41" Ø. Lgd. Tre sorte Spidstønder og tre røde Spirtønder. Den røde og sorte Baaketønde med Kors, der ligger c. 3 Kbl. S. 76° Ø. fra samme Fyrbaake, er nu rød.

Frisches Haff. Elbing Farvand. Fyrbaaken ved Fuhse 24 i Elbing Farvand er bortreven af Isen. Ved Ruinerne er udlagt en grøn Vragtønde og om Natten vises en grøn Lanterne over en hvid. Man skal gaa SØ. om Stedet.

Danzig Bugt. I Marts og April 1904 foretages Sommerafmærkningen i Danzig Bugt, ved Hela, Heisternest og i Deepke.

Neufahrwasser. Ved Neufahrwasser foretages Sommerafmærkningen i Marts og April 1904. Anduvningstønden flyttes fra Midten af Farvandet c. 1/2 Kbl. V. t. S. hen i den røde Tøndelinie i 24 Fod Vand, og den males rød.

I Følge Telegram af 24de Marts 1904 fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibene „Woitzig“ og „Adler-Grund“ atter udlagt.

I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Palmerort“ atter udlagt paa Station.

Gellen og Vierendehl Rinne. Gellen og Vierendehl Rinne Fyr er atter tændt.

Sli Munding S. Syd for Sli Munding er fundet en 19 Fods Grund uden for 5¹/₂ Fv. Grænsen, 3¹/₂ Kml. S. t. Ø. 1/2 Ø. fra Schleimünde Fyr. 54° 37' N. Br. 10° 4' Ø. Lgd. Stedet er afmærket med en Bøje med grønt og hvidt Flag. En Bøje med gult og blaat Flag er udlagt paa 21 Fods Pladen, 4¹/₄ Kbl. SØ. 1/2 Ø. fra den foregaaende.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Christianssand. Tøstenes. Flekkerøgabot. Flekkerøgabot Fyrlampe viser ikke hvidt Lys mod N. i Sundet fra N. 3° V. gennem N. til N. 42° Ø., men derimod hvidt Lys mod Ø. i Sundet fra N. 49° Ø. gennem Ø. til S. 56° Ø.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. Roter Sand S. Grunden 5 Kbl. SØ. for Roter Sand Fyrtaarn skal borttages. Under Arbejdet skal Stedet passeres i rigelig Afstand og med langsom Fart.

Brake Red. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne paa Brake Red atter udlagt.

Wangeroo. Stormvarselsignalerne paa Wangeroo vises ikke mere fra Dünenbake, men fra den nye Signalmast paa Øens Nordstrand.

Ems. Visschersbalg. Ransel. Ransel N.-lige Fyr er atter forandret til et Fyr med To-Formærkelser hver 13¹/₂ S., Lys 2¹/₂ S., Mørke 2¹/₂ S., Lys 2¹/₂ S., Mørke 6 S. Lyset er hvidt fra S. 58° Ø. gennem S. og V. til N. 58° V. og fra N. 28° V. gennem N. til N. 50° Ø., grønt fra N. 58° V. til N. 28° V. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 11 Kml. for det hvide Lys.

Lystønden uden for Visschersbalg er udlagt og viser rødt Fyr med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 4 S.

Holland. Zeegat van Terschelling. Vliestroom og Oost-Meep. Følgende Tønder er flyttet og ligger saaledes:

Spidstønde Nr. 1 med Kors i Vliestroom i 9 Fv. Vand. 53° 17' 46" N. Br. 5° 9' 9" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 6 med Ballon i Udløbet af Oost-Meep i 12 Fod Vand. 53° 17' 25" N. Br. 5° 25' 52" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 7 med Ballon i samme Farvand i 6 Fod Vand. 53° 16' 45" N. Br. 5° 25' 33" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Samtidig med Sommerafmærkningen i Zuiderzee foretages følgende Forandringer:

Stumptønde Nr. 14 med afkortet Kegle, 1 Spijk, ombyttes med en Stumptønde med Klokke. 52° 27' 24" N. Br. 5° 45' 34" Ø. Lgd.

Rød Kugletønde Nr. 3 med Diamant, Wons in Kornwerd, Middelgronden, ombyttes med en rød Kugletønde med Ballon. 53° 4' 45" N. Br. 5° 17' 54" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 13 med afkortet Kegle, Doove Balg, ombyttes med en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kegle. 53° 5' 13" N. Br. 5° 17' 56" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 16 med afkortet Kegle, Oude Vlie, ombyttes med en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kegle. 53° 9' 43" N. Br. 5° 10' 14" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Malzwin. I Malzwin er en Sømineøvelsesplads afmærket saaledes: S.-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumptønde med Kryds, i Mærket, Kijkduin Fyr midt imellem den katolske Kirke og Helder Kirke, 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd., Ø.-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumptønde med Kryds, i samme Mærke, 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 2" Ø. Lgd., N.-Spidsen med den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Diamant, Bollen, V.-Spidsen med Minefartøjet „Mercuur“ eller en Dampbarkas. Naar rødt Flag er hejst paa disse Fartøjer, er Pladsen spærret for al Sejlads.

Texel Red. Paa Texel Red er til Brug ved Sømineøvelser midlertidigt udlagt to røde Spidstønder. 52° 58' 12" N. Br. 4° 48' 30" Ø. Lgd. og 52° 58' 51" N. Br. 4° 50' 58" Ø. Lgd. De er Skibsfarten uvedkommende.

Brielsche Gat. Fra 15de April til 30te Oktober 1904 afholdes Sømineøvelser i Brielsche Gat, c. 6 Kbl. ovenfor Zeeburg. Et 3/4 Kbl. bredt Farvand er frit langs Pladsen, der er afmærket med to røde Tønder, mærket „torpedodienst“, hvilke skal holdes om Bagbord for Udgaende. Den venstre Bred af Maas danner S.-Grænsen.

Zeegat van Vliissingen. Et Fiskerfartøj er sunket i 32 Fod Vand, fra Fyrskibet „Wandelaar“ i N. 64° V. og fra Ostende Kirke i N. 2° Ø. 51° 23' N. Br. 2° 56' Ø. Lgd.

Ooster Schelde. Dortsman. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 3 med Kryds ved Dortsman ligger nu i 17 Fod Vand. 51° 32' 2" N. Br. 4° 2' 39" Ø. Lgd.

Wester Schelde. Nauw van Bat. I Nauw van Bat er Spidstønde Nr. 32 flyttet og ligger nu i 8¹/₂ Fv. Vand. 51° 22' 42" N. Br. 4° 9' 14" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 33 ligger paa 51° 22' 50" N. Br. 4° 9' 58" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Tréport. Det hvide, faste Fyr paa Tréport V.-Mole er nu anbragt i et nyt, hvidt Taarn. Flammens Højde: 47 Fod. Lysævn: 8¹/₂ Kml. Det vedbliver at være Tidevands-Fyr og brænder kun, naar Dybden er 22 Fod eller mere over Nulpunktet.

Mont Saint-Michel. Den 1ste April 1904 slukkes det røde, faste Tidevands-Fyr paa Mont Saint-Michel, der vises fra Taarnet Gabriel. 48° 38' 11" N. Br. 1° 30' 45" V. Lgd.

England. Start Point. Hovedfyret paa Start Point er nu

forandret til et hvidt Blinkfy, der hver 20 S. viser Et-Blink, Blink 1 S., Mørke 19 S. Det faste Fyr, der lyser over Skerries Bank, er forstærket. 50° 13' N. Br. 3° 38' V. Lgd.

Skotland. Firth of Clyde. Troon Harbour. Den 30te Marts 1904 forandres Fyrene ved Troon Harbour saaledes:

Det røde, faste Fyr paa V.-Pierens Hoved ombyttes med et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 37° V. gennem V. til N. 89° V., hvidt Lys iøvrigt.

Det hvide Fyr med Formærkelser 1½ Kbl. S. for det foregaaende slukkes.

Taaesignal gives paa V.-Pierens Hoved med Taagehorn, der hver ½ Minut giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

Det røde, faste Fyr paa Ø.-Pierens Hoved viser Mørke Ø. for N. 21° Ø. 55° 33' N. Br. 4° 41' V. Lgd.

Irland V.-Kyst. Sligo Bay. Skibe, der om Natten i Sligo Bay gør Signal efter Lods, vil blive svarede med et Blus fra Lodsudkiggen paa Raghly Point, hvorefter Lods straks gaar ud. Kan Lodsene paa Grund af Storm ikke komme ud, vises Blusset alligevel fra Pynnten. Skibsførere advares derfor mod at tage Blusset for klos og maa ikke forsømme at bruge Loddet. 54° 19' N. Br. 8° 39' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Passe Nord. Demi Banc. Den sorte Lystønde „SO. du Demi Banc“, der viser hvidt Fyr, er ombyttet med en sort, spids Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. 45° 41' 58" N. Br. 1° 17' 50" V. Lgd.

Arcachon. I 1904 forandres Arcachon hvide, faste Fyr til et Blinkfy, der hver 20 S. viser afvekslende rødt Et-Blink og hvidt Et-Blink; hvidt Blink 5 S., Mørke 15 S., rødt Blink 5, Mørke 15. Lysævnen: 22 Kml. for det hvide, 20 Kml. for det røde Lys. Flammens Højde bliver uforandret. Under Arbejdet ombyttes det nuværende Fyr med et hvidt, fast Fyr, der vises fra Taarnets Galleri.

Biarritz. I 1904 forandres Biarritz Fyr, der hver 20 S. viser afvekslende hvidt Et-Blink og rødt Et-Blink, til et hvidt Lynfy, der hver 10 S. viser To-Lyn, Lyn 0,38 S., Mørke 2,31 S., Lyn 0,38 S., Mørke 6,39 S. Lysævnen: 28 Kml. Flammens Højde bliver uforandret. Under Arbejdet ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr.

Spanien. Gijon Bugt. Puerto del Musel. Ved Puerto del Musel er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 25 S., Lys 20 S., Mørke 5 S. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyret vises fra et lille, rødt Fyrhus paa „Titan“s Kran ved Yderenden af N.-Molen, som er under Bygning. Fyret lyser over Reden.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet „Pollock Rip“ Nr. 47 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

Fyrskibet Nantucket Shoals Nr. 66 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Signaler er uforandret.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Santa Rosa Sound. Santa Rosa Sound bageste Ledefyr paa N.-Siden af Santa Rosa Island Ø.-Ende, ved The Narrows Ø.-Ende, er atter tændt. Fyret og Baaken er uforandret.

Tampa Bay. Gadsden Point. Gadsden Point Tønde er atter en Stumtønde og har Nr. 13.

Mexiko. Point Jerez. Paa Grund af de talrige Strandinge, som er sket paa Klipperne ud for Point Jerez, c. 42 Kml. N. for Tampico, er det Hensigten at bygge et fyrtaarn paa Stedet.

Smaa Antiller. Grenada Fort George. Point Saline. Paa Point Saline er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 116 Fod. Synsvidden: 12 Kml. 27 Fod høj Pæl. 12° 0' N. Br. 61° 48' V. Lgd.

Fort George hvide, faste Fyr er forandret til et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 47° V. gennem V. til N. 40° V. 12° 3' N. Br. 61° 45' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Bahia. San Antonio Bank. San Antonio Bank er tiltagen 1 Kbl. N. efter. 13° 1' S. Br. 38° 31' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Gandia. Det røde, faste Fyr paa N.-Molen ved Gandia er forstærket. Synsvidden: 7 Kml.

Italien. Anzio. Det røde, faste Fyr paa Innocenziano Molen i Anzio lyser fra N. 3° Ø. gennem Ø. og S. til S. 45° V. Synsvidden 6½ Kml.

Korsika S. Lavezzi. Det hvide Fyr med Tre-Formærkelser hver 10 & 15 S. paa Taarnet paa Lavezzi tændes perma-

nent den 1ste April 1904. Flammens Højde: 37 Fod. Lys ævnen: 7 Kml. 41° 19' 0" N. Br. 9° 15' 18" Ø. Lgd.

Italien. Isoladi di Favignana. Favignana. Fyret ved Favignana Havn viser hvidt, fast Lys fra N. 88° Ø. gennem Ø. til S. 2° Ø., og rødt, fast Lys fra 2° Ø. gennem S. og V. til N. 2° V. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Fyret staar paa Yderenden af Molen.

Rusland. Azovske Hav. Berdjansk. Ved Berdjansk Havn er tændt to hvide, faste Fyr, det ene paa „Nobels“ Bygning paa V.-Siden af Inderenden af Havnemolen, det andet paa Kajen, hvor Molen begynder. Flammens Højde: 36 og 25 Fod.

Baaken 2¾ Kbl. S. 70° V. fra Berdjansk øvre Fyr er ombyttet med en hvid, pyramideformet Baake med Ballon.

Algier. Gueydon eller Azeffoun. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Gueydon Havn, c. 70 Alen fra det inderste af Molen. Flammens Højde: 22 Fod. Det lyser Farvandet rundt. Fyrpæl.

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

Røde Hav. Afrika. Massaua Kanal. Tønden V. for Grunden Mugiunia er inddragen. 15° 36' 3" N. Br. 39° 42' 40" Ø. Lgd.

Paa Øen Madote, N. for Øen Dissei, skal tændes et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 10 Kml. 32 Fod høj Fyrpæl.

Massaua. Isola Difnein hvide, faste Fyr skal ombyttes med et hvidt Lynfy, der hver 5 S. viser Et-Lyn og faar en rød Vinkel. Jærntaarn, c. 110 Fod højt,

Paa Punt Shab Shakhs skal tændes et hvidt Lynfy, der hver 5 S. viser Et-Lyn.

Fyret Isola Shumma skal ombyttes med et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 16 Kml. 70 Fod højt Jærntaarn.

Nærmere Meddelelse senere.

Lystønden, der viser grønt Lys ved S.-Siden af Grunden ud for Punt Ras Abd el Kader, har en Lysøve af 5 Kml. Lystønden, der viser rødt Lys ved N.-Enden af Grunden Ras Mudur, er sort og cylindrisk. De to Tønder SØ. for Halvøen Fherar er inddraget.

Paa N.-Enden af Ras Mudur skal tændes et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 16 Kml. 70 Fod højt Jærntaarn.

Assab Bugt. I Assab Bugt er det hvide, faste Fyr 1¼ Kbl. S. 32° Ø. fra „Biglieri Giulietti“ Monument ombyttet med et nyt hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 67 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 25 Fod høj Fyrpæl.

Tønden Ø. for Grunden Fieramosca er inddragen.

Ledebaakerne i Kanal Rubattino mellem Øerne Haleb og Huiheb er borttaget.

Baaken paa Yderende af RaseMakaua er ombyttet med en ny trekantet, 35 Fod høj sort og hvid vandret sribet Baake med sort Ballon.

Den røde Tønde, som laa i 5¼ Fv. Vand. SSØ. for Assab Molehoved er inddragen.

Bay of Bengal. Arakan River. Oyster Island NV. En 4¼ Fv. Grund er funden uden for Arakan River, 7¾ Kml. N. 61° V. fra Oyster Island Fyr. 20° 16' N. Br. 92° 26' Ø. Lgd. Den ligger paa en Plade med uren Grund af c. 2 Kml. Udstrækning i ØSØ. og VNV., og c. 1 Kml. Bredde. Da der kan være endnu mindre Vand paa Grunden, bør Skibe holde klar af den.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Fransk Indo Chine. Bien-Shon. Om kort Tid tændes et hvidt, fast Fyr paa Øen Bien-Shon, paa Højen Ø. for den N.-lige Krik. Flammens Højde: 76 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Det lyser fra V. gennem N., og Ø. til S.

Korea. Chemulpo Indløb. Fyrene paa White Rocks, North Watcher, Yo Dol Mi og So Wolmi er især om Vinteren upaalidelige, da Oliegassen kan fryse.

Japan. Udenrigsministeriet meddeler:

Saalænge Krigen i Østasien varer, kan man ikke gøre sikker Regning paa, at de japanske Kystfyr tændes som i Fredstid.

Da Seminespærringer er udlagt ved Havnene Sasebo, Takeshiki, Maizuru, Nagasaki og Hakodate og i Bugterne ved Tokyo, Otaru og Tosan (Toushima), advares Skibsførere mod at staa ind i disse Havne og Bugter uden Vejledning fra de maritime Myndigheder paa Stederne.

INDHOLD:

Notitser vedrørende danske og fremmede officielle Bekendtgørelser m. m. angaaende Overholdelsen af neutrale Handelsskibes Forpligtelser under Søkrige. — Vejrovsigt over Nordatlanterhavet for April Maaned. — Ny Breddeobservation af A. O. Tuxen. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Aktieselskabet

„Dansk Søfartstidende“

Udbyttet for Aaret 1903 udbetales fra d. 7. April paa Selskabets Kontor, St. Annæ Pl. 26, Kjøbenhavn, aabent 10-3, med 4 pCt., mod Aflevering eller Indsendelse af Koupon Nr. 1.

Kjøbenhavn, d. 25. Marts 1904.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Marts 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		92	96
Danmark		67 ³ / ₄	68 ¹ / ₂
Norden	90 ¹ / ₄ —90	90	90 ¹ / ₄
Kjøbenhavn	71 ³ / ₄ — ¹ / ₂	71 ¹ / ₄	71 ³ / ₄
Carl		72 ¹ / ₂	73
Dannebrog		81	82
Skjold		50	51 ¹ / ₄
Urania		18	18 ¹ / ₄
Union	81	80 ³ / ₄	81 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	82	81 ³ / ₄	82 ¹ / ₄
Østasiatiske	94 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	94 ¹ / ₄	94 ³ / ₄
Østersøen	91	91	91 ¹ / ₂
Nordsøen		—	—
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		75	90
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		26	36
Foren. Bugser-Selsk.		58 ¹ / ₂	59
Inga		74 ¹ / ₂	76
Højmdal		96	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk. af 88	99	99	99 ¹ / ₄
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		85 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..		92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 ¹ / ₂	87
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —		92	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		88 ³ / ₄	90 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		138 ¹ / ₂	140 ¹ / ₂
Privatbank	112	112	112 ¹ / ₄
Landmandsbank		117 ¹ / ₂	118
Handelsbank		121 ¹ / ₄	122
Grundejerbank	107	106 ³ / ₄	107
Burm. & Wain		94 ¹ / ₄	95
Helsingørs Jærnsk.		93	93 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	188 ¹ / ₂ — ³ / ₄ — ¹ / ₄	188 ¹ / ₄	188 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	121 ³ / ₄	121 ¹ / ₂	122

Vekselkurser d. 29. Marts 1904.

	avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.95
London	18.20	18.16
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Marts 1904.

Russiske Noter	216.20
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols	94.75
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₁₀ Mexikanske 1899	100.80
5 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats	92.25
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890	86.80

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

„Foren. Dampskibs.“ 10,000, „Norden“ 20,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Dannebrog“ 2,000, „Urania“ 8,000, „Østas. Comp.“ 12,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. Selsk. 1896“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Prøv engang
ufortoldet
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*,
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira.
3 " rød Portvin,
anbefales til d'vrr. Skibsa. Inar
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Publ. 18 Nr. nr. 388.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. "S/S Progres"
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.
Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.
Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.
Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.
Established 1884.
STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.
Agent to all regular steamers
Calling at Gamlakarleby.
Telegraphic address: **RODÉN.**

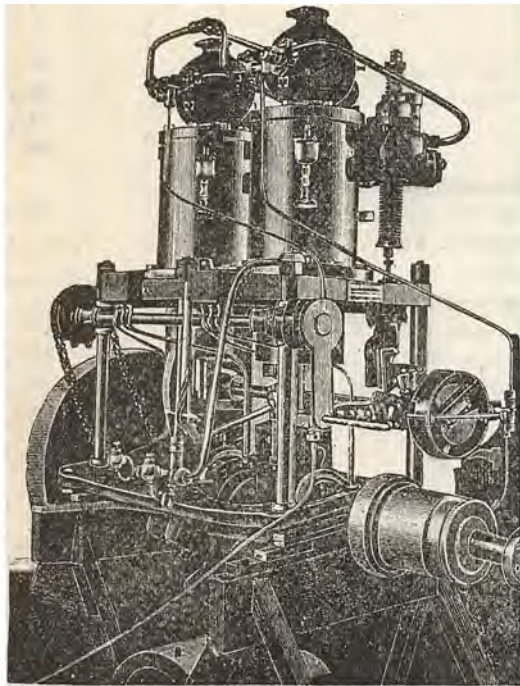
Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsproviantsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 85, Nakskov.

A. Christensen

Forhyring af Søfolk.
Nyhavn 16. Aalborg.

Specialitet: Motor „Alpha“.



Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendt gode og solide Petroleumsmotor. „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

Iste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueaksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkkaar kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prislister, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

Frederikshavns Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(Brødrene Houmøller).

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 60. • Telefon 2023.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,

HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSENS** Telefon 2168.

Metalstøberi & Metalvarefabrik.

St. Annægade 44. C.

Leverandør til Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Fønss. Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl.a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.
Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Dysart

„ROSSLYN HARTLEY“

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel. Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik

(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper

og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, København.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND:

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and

BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,

Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 „ „ 15 „

LANDMANDSBANKEN

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

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,

Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. April 1904.

11. Aarg.

Hjuldampskibet „Edda“

200 × 24' — 6" × 12'

forb. kgl. dansk Postdamper mellem Gedser og Warnemünde, bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse, Køjepladser til 80 1ste Klasses Passagerer, elegant udstyret og udmærket vedligeholdt, er billigt tilsalg ved Henvendelse til

Aktieselskabet

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri,
Kjøbenhavn C.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTER, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparatonssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevistig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: Max Levig & Co., Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japansisk Naaletræs-Papir. Forhindrer Blæst og Kuldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger haves.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Ciseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.

To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.



A. S. Motorfabrikken „Chic“,
Hillerød
bygger
Benzin-Baad-Motorer
som eneste Specialitet



Udstilling
Ny Vestergade 18
Kjøbenhavn

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Joh. Fønss's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Prelser, Kjøbmagerg. 13.

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.



Er „Moss-Rose“-Tobakken søgte,
skal
hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
paatrykt selve Omlagepapiret.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Notitser

vedrørende danske og fremmede officielle Bekendtgørelser m. m. angaaende Overholdelsen af neutrale Handelsskibes Forpligtelser under Søkrige.

(By a Student of International Maritime Law).

(Sluttet.)

II.

Medens det vistnok af alle herværende Søfartskredse vil blive anerkendt, at Udenrigsministeriet for sit Vedkommende i rette Tid og paa rette Maade har gjort de interesserede Parter bekendte, saa vel med deres Neutralitets-Forpligtelser, som med de russiske Søkrigs-Regler, synes det samme ikke at kunne siges om den eller de Statsmyndigheder, som det formentlig maa paahvile at sørge for Bekendtgørelsernes Udbredelse og Iagttagelse i Praksis paa bedst betryggende Maade.

Som allerede fremhævet i første Afsnit af dette Indlæg turde bl. a. Hensigtsmæssigheden af Udeladelsen af 1894-Bekendtgørelsens § 4 angaaende Skibsførernes Kvalifikationers anses for at være saare omvistelig.

Motiverne herfor kendes ganske vist ikke, og man maa derfor foreløbig indskrænke sig til Formodninger herom.

At Udeladelsen imidlertid ikke kan være begrundet paa den Forudsætning, at de herom gældende Betingelser ikke skal hævdes under Søkrige, maa paa Forhaand anses for givet; thi, som velbekendt, skal Føreren af ethvert dansk Skib af over 100 Register-Tons Brutto være i Besiddelse af et Bevis som Skibsfører, samt være Indehaver af dansk Indfødsret, eller i alt Fald have opholdt sig her i Riget i 5 Aar (jfr. Sønærings-Loven af 25. Marts 1892, §§ 2 og 9).

Aarsagen til denne Udeladelse kan formentlig derfor alene stamme fra den Opfattelse, at § 4's Genoptagelse i Bekendtgørelsen af 9. Februar for Tiden er bleven anset for at være overflødig.

Uden Tvivl har der foreligget vægtige Grunde for denne Opfattelse; men da disse ikke er bekendtgjorte, maa det befrygtes, at Manglen af Oplysninger om Skibsføreren's Kvalifikationer vil kunne give Anledning til uheldige Misforstaaelser, eventuelt endog til Stopning af de paagældende Skibe.

For det første er det saaledes ikke umiddelbart indlysende, hvorfor denne betydningsfulde Betingelse, naar den i 1894 er bleven anset som nødvendig eller formaalstjenlig, ikke ligeledes maa være det i Aaret 1904.

For det andet er det ikke usandsynligt, at denne Udeladelse vil blive opfattet som en Undervurdering af Betydningen af Skibsførernes Fortrolighed med de almindeligt vedtagne Neutralitets-Regler, eller af deres Konduite overhovedet — Kundskaber og Egenskaber, hvis Besiddelse under Visiteringen absolut maa være af største Betydning; idet Manglen heraf øjensynlig vil kunne give Anledning til Vanskeligheder, eventuelt forhindre en hurtig og betryggende Ekspedition gennem Visiteringens Skærsild, samt af det paagældende Skibs uantastede Fortsættelse af Rejsen.

Brydsomhederne ved Anholdelser, særlig under urolige Vejrforhold i rum Sø, vil vistnok være i Erindring, ogsaa af endnu levende danske Søofficerer, der i Tre-Aars Krigen 1848-50, eller i 1864, har anholdt mistænkelige Handelsskibe under neutralt Flag; men hvis der under Visiteringen tillige fra Skibsførernes Side maatte blive udvist Mangel paa Kendskab til Søkrigs-Reglerne eller Modvilje, vil det blive forstaaeligt, at det visiterende Krigsskibs Chef gør kort Proces, og derfor lader det anholdte Skib besætte af Prise-Mandskab for at føres til hans eget Lands nærmeste Havn, overladende til den derværende Prise-Ret at foretage den herefter fornødne, mere indgaaende Undersøgelse. Hvis der nu tillige maatte være opstaaet Tvivl om, hvorvidt det anholdte Skibs Fører

er dansk Undersaat, eller hvis han ikke befindes at være i Besiddelse af dansk Skibsfører-Bevis, vil Manglen heraf sandsynligvis blive anset for at være af en saa alvorlig Beskaffenhed, at den vil vise sig afgørende for Skibets Beslaglæggelse.

Hertil kommer, at det ikke synes logisk forsvarligt, i en officiel Bekendtgørelse om de særdeles vigtige internationale Søkrigs-Regler, ikke udtrykkeligt at fremhæve Skibsførernes Stilling, som den første og uundværligste Repræsentant for Rederiet og Flaget.

At Skibsføreren i § 6 nævnes som den, der kan indgive Besværing over formentlige Overgreb fra de visiterende Krigsskibes Side, eller at han i §§ 2 og 3 optræder som „Skipper“, udfylder visselig ikke den her paaviste Lakune.

Fremdeles paatrænger sig, som uafviseligt, det Spørgsmaal, om ikke — i alt Fald i Tilfælde af, at Krigen maatte udarte til en Verdens Krig — yderligere Foranstaltninger maatte blive nødvendige.

Vel er de ommeldte udenrigsministerielle Bekendtgørelser af 9. Februar og 4. Marts — foruden i Lovtidende Nr. 9, 1904 — helt eller delvis bleven optagne i forskellige Søfarts-Organer m. m.*); men under nævnte Forudsætning kan dette dog ingenlunde anses som fyldestgørende. Efter vor Opfattelse af de neutrale Magters Skibsfarts-Forholdsregler under Søkrige, skønnes det saaledes som særdeles ønskeligt, at det end ydermere foranstaltes, at enhver Dampskibskaptajn i udenrigsk Fart samt enhver Sejlskibsfører i oversøisk Fart forsynes saa vel med Eksemplarer af begge Bekendtgørelser (i engelsk Oversættelse), som af Straffeloven af 13. Februar d. A. angaaende Overtrædelse af offentliggjorte Neutralitetsregler, hvilket formentlig simplest kunde iværksættes gennem Registreringsmyndighederne for herfra udgaaende Skibe, og for Skibe, der alt er i Fart, ved danske Konsulater i de vigtigste Søstæder. Ventelig vil da Fremlæggelsen af disse officielle Aktstykker — i Forening med Logbogen, og de i § 1 af Bekendtgørelsen af 9. Februar ommeldte Skibspapirer — vise sig at være et fortrinligt Hjælpemiddel til hurtigt at klare Forhandlingerne med de visiterende Officerer, og sandsynligvis tillige blive medvirkende til — f. Eks. ved en Visitationspaategning i Logbogen — at det anholdte Skib fremdeles forbliver uantastet, ogsaa af andre Krydsere.

Endvidere henledes de interesserede Søfarts-Institutioners Opmærksomhed paa, at „Nordisk Skibsrederforening“ i Christiania ved et Cirkulære, Nr. 107, af Februar 1904, har offentliggjort samtlige i de 3 skandinaviske Riger hidtil udstedte Neutralitets-Cirkulærer, Kundgørelser eller Bekendtgørelser.

Saaledes for Norges Vedkommende ved et Cirkulære af 10. Februar d. A. fra Departementet for „Udenrigske Sager, Handel, Sjøfart og Industri“, indeholdende en Plakat dateret 7. Marts 1864 angaaende: „Visse Forskrifter om Sjøfart i Krigstid“, hvilke paany indskærpes, og samtidig i fransk Oversættelse er bleven tilstillet Konsulaterne m. fl.

*) Jfr. f. Eks. „Berlingske Tidende“ for d. 10. Februar, de to herværende „Søfartstidender“, Marts Heftet af „Tidsskrift for Søvesen“, samt et Cirkulære, Nr. 107, af Februar fra „Nordisk Skibsrederforening“ i Christiania o. s. v.

For Sverrigs Vedkommende ses, at de „Kongl. Kundgørelser“ af 8. April 1854 og af 29. Juli 1870: „Angående hvad till Svenska handelns och sjöfartens betryggande under Krig mellan främmande sjömagter iagttages bör, m. m.“, ligeledes er bleven indskærpede.

Sammenholdes de skandinaviske Neutralitetsregler, maa man formentlig komme til det mistrøstende Resultat, at hver Stat i alt Fald i formel Henseende er gaaet sine egne Veje. Efter hvad der imidlertid nylig paa forskellig Maade har foreligget, skal dog en Fælles-Neutralitetserklæring kunne forventes i en nær Fremtid, hvilken vil blive hilset med Tak og Anerkendelse fra alle skandinaviske Fredsvenner.

I Følge „London Shipping Gazette“ af 22. Marts har „Board of Trades Marine Departement“ endelig udstedt sin længe forventede Bekendtgørelse om Forholdsregler for britiske Skibe under den oftnævnte Krig.

Den ses at være indledet med følgende Advarsel til engelske Skibsførere:

„Førerne af britiske Handelsskibe skal i rum Sø paa Opfordring af et russisk eller japansk Krigsskib ufortøvet stoppe eller dreje til, og maa ikke modsætte sig Visitering eller Eftersøgning af Krigs-Kontrabande fra saadant Krigsskib; idet ethvert Forsøg fra deres Side paa at undrage sig for eller modsætte sig saadan Visitering eller Eftersøgning vil kunne have alvorlige Følger, saa vel for dem selv som for deres Skibe med indehavende Ladninger.“

I Bekendtgørelsen er dernæst optaget en nøjagtig Gengivelse af den russiske Krigs-Kontrabande-Liste af 29. Februar; men da samme er enslydende med den tidligere optagne udenrigsministerielle Bekendtgørelse af 4. Marts, kan man her indskrænke sig til en Henvisning til samme.

Derimod turde nedenstaaende Oversættelse af den engelske Bekendtgørelses Meddelelse angaaende den japanske Notifikation af 10. Februar, om hvad der skal forstaas ved „Krigs-Kontrabande“, være af Interesse.

Herefter indeles nemlig Krigs-Kontrabande i 2 Klasser:

1. Klasse: „Militære Vaaben, Ammunition, Sprængstoffer, samt Raastoffer, deri indbefattet Bly, Salpeter, Svovl m. v. og Maskiner til Tilberedelse deraf, Uniformer for Hær og Flaade, militære Udrustningsgenstande, panserbeklædte Maskiner, og Materialer til Bygning og Udrustning af Krigsskibe, samt alle andre Genstande, der — selv om de ikke indgaar under denne Fortegnelse — er bestemte udelukkende for Krigsbrug. Ovennævnte Artikler vil blive betragtet som Krigs-Kontrabande, naar de passerer igennem eller er bestemte for Fjendens Armé, Flaade eller Territorium.“

2. Klasse: „Levnedsmidler, Drikkevarer, Heste, Seletøj, Foder, Køretøjer, Kul, Tømmer, Pengestykker, Guld- og Sølvbarrer samt Materiel for Anlæg af Telegrafer, Telefoner og Jærnbaner. Ovennævnte Artikler vil blive betragtede som Krigs-Kontrabande, naar de er bestemte for Fjendens Hær eller Flaade, eller i saadanne Tilfælde, hvor der ved Genstandens Ankomst til Fjendens Territorium er Grund til at tro, at de agtes anvendt til Brug for Hær eller Flaade. Undtagelser gøres, for saa vidt angaar Artikler aabenbart bestemt til Brug for det Skib, som medfører dem.“

Sammenholdes den ovenstaaende japanske Kontrabande-Liste med den i Slutningen af denne Artikels

første Afsnit optagne, tilsvarende russiske Liste*) af 29. s. M., vil det ses, at medens disse Lister i Realiteten omtrent er ligelydende, er der i formel Henseende den Forskel, at efter den japanske Liste er Kontrabandegenstandene sondrede i 2 Klasser, hvoraf den første omfatter det i den russiske Notifikation under Nr. 1 til 7 (indb.) citerede egentlige Krigs-Materiel, hvorimod den anden Klasse ikkun omfatter de under Nr. 8, 9 og 10 angivne Provianteringssager m. m.

Svar til Hr. Navigationssskolebestyrer Aage V. Tuxen.

Vi har modtaget følgende:

I et Indlæg i dette Blads Nr. 12 fra ovennævnte Navigationssskolebestyrer Tuxen ser jeg mit Navn nævnt i Forbindelse med Hr. Kaptajn Lohmann angaaende Henvisning til Værker, hvori den af Hr. A. O. Tuxen fremsatte „Ny Breddeobservation“ tidligere findes omtalt. Dette finder jeg mærkeligt, da jeg i min Kritik af nævnte Breddeobservation ikke omtaler noget saadant Værk. Jeg er heller ikke i Besiddelse af noget. Mit Kendskab til, hvad der tidligere er fremsat om Tohøjde-Problemet, stammer fra den ældre nautiske Literatur, som i rigelig Mængde findes opbevaret i Landets større Biblioteker.

Hr. Tuxen søger samme Sted at oplyse Bladets Læsere om, hvad Observationen gaar ud paa. Dette synes ret overflødig, da min Udvikling af Problemet her i Bladet udviser akkurat det samme, udtænkt i 1754, ganske vist ikke løst ved Kulminationssekunder, men ved nøjagtigere Formler.

Efter Hr. Kaptajn Lohmanns Indlæg i denne Sag er Benyttelsen af Kulminationssekunder altsaa heller ikke ny.

Jeg kan oplyse, at jeg ved nærmere Undersøgelse har funden, at man i Frankrig benyttede Kulminationssekunder ved Observationens Udregning allerede i 1867. Paavisning af nyt i Hr. Tuxens Idé er herefter næppe mulig.

Hr. Tuxen skriver: „Det kan dog imidlertid ikke undlade at forbavse, at en saa fortrinlig Metode ikke har kunnet opnaa større Udbredelse, saafremt den har eksisteret lige siden 1885.“

Mon ikke Grunden skulde være den, at man har funden Metoden mindre fortrinlig?

Endnu savner man fra Hr. A. O. Tuxen en klar og nøjagtig Redegørelse for de Fejl, man maa gøre Regning paa ved Brugen af de i „Nautisk Tidende“ indeholdte Formler og Tabeller. Først naar en saadan foreligger, vil der med Udbytte kunne diskuteres om Observationens Fortrinlighed.

Med Tak for Optagelsen

V. G. Andersen.

*) I Følge Udenrigsministeriets Bekendtgørelse af 24. Marts er den russiske Krigskontrabande-Liste blevet givet følgende forklarende Tillæg:

1. Under Næringsmidler indbefattes Korn af alle Slags, Fisk og de forskellige Produkter af Fisk, Bønner og deraf fremstillede Oljer.

2. Til Genstande bestemte til Brug i Krigen til Lands eller til Søs henregnes ogsaa Maskiner og Dele af Maskiner til Fabrikation af Kanoner, Geværer og Projektiler.

Fragtmarkedet.

Der har paa Grund af Paaskehelligdagene kun været gjort forholdsvis faa Forretninger i Ugens Løb. Fragtraterne viser intet Steds nævneværdige Forandringer, og nu som tidligere indskrænker det overvejende Antal Befragtninger sig til prompt Lastning, hvilket ikke er til at undre sig over, naar man betragter de Rater, som gennemgaaende bydes af Befragterne for Lastning til Sommer og senere. Tonnage er rigeligt til Stede næsten alle Vegne, og viser der sig endelig et eller andet Sted en øjeblikkelig Knapthed, som bevirker en Stigning ud over det almindelige lave Niveau, som vi nu befinder os paa, da varer det ikke længe, inden der tilbydes Baade i Mængde, saa at Markedet atter falder tilbage i sine gamle Folder. Hvad vi trænger til, er en kraftig Efterspørgsøl over en ikke for kort Periode fra flere forskellige Sider paa én Gang, men det kan vistnok desværre vare noget endnu, inden vi faar noget saadant at se.

Det østlige Marked er stille med lavere Tendens for Indiens Vedkommende. 25/ betales for Ris fra Burmah pr. April, og fra Bombay er det tvivlsomt om 15/6 kan gentages til udsøgt Havn. Fra og til Japan, Kina etc. er Raterne uforandrede. For Sukker fra Java er sidst sluttet til 26/3 U. S. eller Evropa pr. Juni/Juli.

Sortehavet, Azoff etc. er maaske nærmest en Ubedydelighed bedre end for en Uge siden, men Ladning er dog stadig meget knap. Flere større Baade, som var disponible i Middelhavet, gik ballastede gennem Suez Kanalen til Indien for at laste. I Odessa er der Tørn, men der er herfra eller fra Nicolaieff sidst betalt 7/ à 7/3 for større Baade til L. H. A. R., samme Rate fra Sulina, alt pr. April. Fra Azoff betinges 9/ à 9/3, Option Hamburg 6 d. ekstra. Donauen er næsten ganske forretningsløs.

Middelhavet er der intet særligt at sige om. Raterne er paa det nærmeste som forrige Uge, og der sluttes hovedsagelig for Erts. Fra Grækenland er betalt 7/ én Havn, 7/1½ to Havne til Middlesbro, 1½ d. mindre til Rotterdam, „free despatch“. Bilbao uforandret paa Basis af 3/10½ til Cardiff, 4/4½ Middlesbro.

Nordamerika synes at møde op med lidt flere Laster af forskellig Beskaffenhed, og navnlig synes der at komme flere Trælaster fra Golfen. Fra Mobile til Emden og Leer er betalt 87/6. Nogle Kullaster sluttedes fra Norfolk til 6,50 à 6,62½ Dollars til Japan (én Havn), og til Genua sluttedes en enkelt Baad til 8/. Kornlaster findes ikke. For Planker fra St. John til Englands Vestkyst er accepteret 35/ pr. Juli.

La Plata Markedet viser mindre Liv, og Markeds-tonen er i det hele taget svagere. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er pr. Maj sidst betalt 17/6 à 18/, hvilket maaske knap kan gentages i Øjeblikket.

Østersø Markedet er fremdeles i den ynkeligste Tilstand, idet der saa godt som slet ingen Laster findes for prompt Afskibning. Frcs. 22 noteres for Pulpwood fra Libau eller Windau til Ghent eller Terneuzen, Hfl. 13 Kappbjælker, 34/ à 35/ pr. Favn Props (343 Kbf.) til Forthet eller West Hartlepool. Pr. f. o. w. er der ingen Forandringer at notere. Riga er stadig spærret af Is. Libau og Königsberg har ingen Kornlaster at tilbyde.

Kulfragterne frembyder i ingen Henseender noget af Interesse. Afskibningerne foregaar jævnt normalt fra alle Pladser. Paa Firth of Forth gives gode Ekspeditioner, og der er sidst sluttet til 3/9 Aarhus (1,500 Tons), 4/10½ Faaborg (700 Tons), 4/6 Sønderborg (1,200 Tons), 4/1½ Libau. Fra Tynen eller Blyth betales 4/ Riga, 4/6 Reval, 3/9 à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/3 Neufahrwasser, 4/4½ Rostock (1000 Tons), 5/ Malaga, 5/3 Genua eller Savona. Fra Cardiff sluttedes der til 6/6 à 7/ Barcelona, Frcs. 7 Marseilles, 5/9 Genua, 6/7½

Venedig, 5/6 Port Said, 23/3 Hongkong eller Shanghai (via Kap), 12/9 Capetown, 6/ Las Palmas eller Tenerifa, 7/ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere. Paa Grund af Helligdagene er kun faa Noteringer indløbne.

ab Stolpmünde søges stadig Skibe for Havre til Sundhavn 5 à 5¼ Mark, Gøteborg 6 à 6¼ Mark pr. Ton.

ab Rügenwaide 5 Mark pr. Ton Havre til Sundhavn.

ab svenske Sundhavne, Petersborg 5 Mark, Riga 4 Mark, Wasa 4½ Mark, Danzig 3½ Mark, Drammen 3¾ Kr., alt pr. Ton Lervarer.

Fra Sø og Land.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdes Eksamen fra den 5. til den 14. April. Den mundtlige Prøve begynder Fredag den 8.

Føreren af Dampskibet Alexandra, Kapt. A. G. Thomsen, har fra Meteorologisk Institut modtaget et kostbart Guldur i dobbelt Kapsel som Anerkendelse af, at han paa sine Rejser over Atlanterhavet i næsten 23 Aar til Institutets fulde Tilfredshed har ført dettes nautiske Journaler.

Uret, der var ledsaget af en smigrende Skrivelse fra Institutets Bestyrer, Hr. Adam Paulsen, er forsynet med følgende Inskription: Til Kaptajn A. G. Thomsen fra Meteorologisk Institut 1904.

Ugens Havarier.

Elise Høy, Skonnerbrig af Horsens, er, paa Rejsen fra Cadiz til Kalmar med Salt, indkommen læk til Grimsby; maa losse og reparere.

Emanuel, Hollandsk Kuf, er, paa Rejsen fra Kjøbenhavn via Kastrup til Barth med Guano, indbragt til Barhøft med en Del Skade samt læk. Skibet har haft meget haardt Vejr; desværre er Kaptajnen bleven skyllet over Bord og druknet.

Kong Inge, Dpsk. af Kjøbenhavn, er Natten til den 22. Marts totalt forlist i Nærheden af Vopnafjord paa Islands Østkyst. Skibets Besætning samt Passagererne er reddede.

Cyrus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Burnt-land til Hjemstedet med Kul, været paa Grund lidt Vest for Højen. Efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, lykkedes det at faa Skibet flot og indbragt til Frederikshavn, hvor det efter Dykkerundersøgelsen viste sig at være ubeskadiget, hvorfor det har fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet.

I Anledning af Damperen Cyrus Grundstødning skrives til os d. 4. ds. fra Skagen:

I Gaar Morges Kl. 4 grundstødte formedelst Taage og Strømsætning Dampskibet „Cyrus“, Kaptajn L. R. Schmidt, af Kjøbenhavn paa Skagen Nordstrand c. ½ Mil vest for Gl. Skagen, 400 Favne fra Land. Skibet, der maaler 941 Reg.-Tons, har 20 Mands Besætning.

Ved Hjælp fra Land og fra Svitizers Bjærgningsentreprise kom Skibet flot Kl. 6 Aften, tilsyneladende ubeskadiget.

Bjærgelønnen fastsættes formentlig ved Overenskomst.

Nybygninger, Køb og Salg.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har i Følge „Ærø Av.“, sluttet Kontrakt med Burmeister & Wain Bygning af et nyt Skib, der skal være noget større, men med samme Maskinkraft og iøvrigt af samme Type som Selskabets største og nyeste Skib „Bornholm“. Det ny Skib skal koste 337,000 Kr.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 5. April.) Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 2. April til Antwerpen. — Alabama, Gotsche, afgik herfra 15. Marts til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 2. April til Boston. — Algarve, Borries, ank. til Marseille 26. Marts; afg. forv. 6. April til Cette. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Hull 3. April. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 29. Marts; afg. forv. 5. April hertil. — Arno, Müller, afg. herfra 2. April til Swansea. — Axelhuus, Skow, ank. til Trondhjem 4. April. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik herfra 3. April til Reval. — Bejira, Lunge, afgik fra Cadix 4. April til Lissabon. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Dunkerque 2. April. — Christian IX, Kolster, ank. her 29. Marts fra Newcastle. — Constantin, Harder, ank. her 1. April fra London. — Dagmar, Larsen, afg. fra Messina 3. April til Marsala. — Douro, Mortensen, ank. her 4. April fra Messina. — Florida, Ørum, afg. fra Newport News 24. Marts hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 1. April. — Garonne, Kromann, ank. til Havre 5. April. — Hekla, Hempel, ank. her 28. Marts fra New York. — Hellig Olav, Holst, afg. forv. 6. April til New York via Norge. — Is'land, Holm, afgik fra Christianssand 1. April til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Reval 2. April. — Jolantba, Christiansen, afgik herfra 4. April til Libau. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 31. Marts. — Kentucky, Staal, afg. fra New York 3. April hertil. — Kursk, Gommessen, ank. her 4. April fra Libau. — Leopold II, Meyer, ank. til Genua 30. Marts. — Louise, Kruse, ank. til Pillau 1. April. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 16. Marts til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 19. Marts til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. her 5. April fra Stavanger. — Nicolaj I, Lissner, pass. Butt of Lewis 4. April fra Boston hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 4. April fra Libau til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. til London 4. April. — Norge, Gundel, afgik fra New York 26. Marts hertil. — Perm, Christensen, ank. til London 31. Marts. — Pregel, Olsen, afg. fra Hull 31. Marts til Libau. — Rita, Meldahl, ank. her 4. April fra Hamburg. — Riberhus, Rørbye, afgik herfra 3. April til Færøerne via Leith. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 30. Marts til New Orleans. — Tiber, Bech, ank. til Malaga 16. Marts afg. forv. 7. April til Petersburg. — United States, Wulff, ank. til New York 1. April. — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 30. Marts; afg. forv. 5. April til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. her 5. April fra Dunkerque. — Esbjerg, Søeberg, ank. til Arendal 5. April. — Kiew, Frisenette, ank. til Pillau 4. April. — Annie ank. til Gøteborg 5. April. — R. F. Berg ank. her 4. April fra Trondhjem. — Vadsøe afgik fra Swansea 31. Marts hertil. — Klar afg. fra Stettin 3. April direkte til Christiania. — Brage ank. til Danzig 1. April. — Marie ank. til Liverpool 5. April.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Blyth 5. April. — Frode, Tofte, ank. til Swinemünde 6. April. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 31. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Buenos Ayres 20. Marts. — Erik II, Schmidt, ank. til Buenos Ayres 10. Marts. — Knud II, Hansen, afg. fra Gulfport 4. Marts. — Danmark, Kraemer, afgik fra Antwerpen 26. Marts. — Ragnar, Holst, ank. til Sunderland 4. April. — Magnus, Mahncke, afg. fra Windau 4. April. — Olaf, Petersen, ank. til Rosario 25. Marts. — Svend II, Risø, ank. til Sunderland 27. Marts. — Harald, Meyer, ank. til Rosario 11. Marts.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Stettin 5. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Dunkerque 29. Marts. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Blyth 3. April, bestemt til Palermo. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Catania 3. April, ank. til Portempedoela 4. April. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Cette 29. Marts, best. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Åbo 28. Marts. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pensacola 26. Marts, best. til Tunis. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Parana 7. Marts, bestemt til London.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Blyth 23. Marts. — Kamma, Løffer, ank. til Sevilla 26. Marts. — Helga, Christensen, afgik fra Barcelona 2. April. — Martha, Olsen, ank. til Cette 4. April. — Elna, Leth, afg. fra Oran 1. April. — Therese, Pedersen, afgik fra Tyne 26. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, er ankommet til Sunderland. — Kronborg, Jeppesen, ank. til Novorossisk 5. April. — Dana, Svane, pass. Dover 5. April. — Ophelia, Lambertsen, ank. til Novorossisk 4. April.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afgik fra Rotterdam 31. Marts, ank. til Bremen 2. April. — Nautik, Nielsen, afg.

fra Bremerhafen 1. April, ank. til Reval 5. April. — Nordsoen, Gram, afgik fra Rotterdam 2. April, best. til Methil. — Nexos, Basse, afgik fra Esbjerg 30. Marts, ank. til Odense 1. April. — Nora, Jørgensen, afgik fra Reval 31. Marts, ank. til Memel 2. April. — Napoli, Christensen, ank. til Glasgow 1. April. — Neptun, Knudsen, afgik fra Antwerpen 3. April, best. til Aarhus. — Norma, Nielsen, afg. fra Reva 1. April, best. til Rotterdam. — Alfa, Hansen, ank. til Esbjerg 29. Marts. — Neutral, Thøgersen, afg. fra Cardiff 2. April, ank. til Llanely 3. April.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Sunderland 31. Marts, best. til Marseille. — Mary, Fischer, afg. fra Frederikshavn 2. April, best. til Harburg a. d. Elbe.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Lübeck 2. April, best. til Tynen. — Russia, Poulsen, afgik fra Blyth 30. Marts, ank. til Lübeck 3. April. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 3. April, ank. til Burntisland 4. April.

Østeråsen. Gratia, Skov, afgik fra Antwerpen 1. April, ank. til South Shields 2. April.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Methil 4. April, best. til Lübeck.

Inga. Flandria, Hansen, afg. fra Grangemouth 1. April, ank. til Middlesbrough 2. April. — Carbonia, Jespersen, ank. til Libau 31. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Rotterdam 31. Marts. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cardiff 31. Marts til Colastina. — Flynderborg, Larsen, ank. til Danzig 3. April. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Boness 4. April, best. til Svendborg. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Rosario 8. Marts, best. til Stockholm. — Jomsgborg, Kühl, ank. til Genua 30. Marts. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Las Palmas 1. April, best. til Belfast. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 4. April. — Skanderborg, Jensen, ank. til Sevilla 30. Marts. — Søborg, Fischer, ank. til Savona 29. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ank. til West Hartlepool 31. Marts. — Stjerneborg, Hansen, ank. til Sevilla 3. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Terneuzen 31. Marts. — Klampenborg, Matzen, ank. til Newcastle 3. April. — Marselisborg, Jensen, afg. fra Puertoesnade 16. Marts, bestemt til Las Palmas. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Helsingør 2. April. — Skodsborg, Schultz, ank. til Rotterdam 31. Marts. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Kbhvn. 3. April. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Kbhvn. 2. April. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 2. April.

Neptun. Jægersborg, Ageilin, ank. til Libau 1. April. — Kallundborg, Lund, afg. fra Glasgow 2. April, best. til Riga.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Jensen, afgik fra Swinemünde 31. Marts, best. til Burntisland. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Swinemünde 3. April. — Agnete, Sørensen, ank. til Lübeck 30. Marts. — Alice, Hansen, ank. til Korsør 3. Marts. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kiel 2. April, best. til Methil. — Bornholm, Abrahamson, ank. til Kiel 3. April. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 2. April.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 2. April. — Prins Valdemar, Kock, afg. fra Port Said 31. Marts. — Siam, Jensen, ank. til London 5. April. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Durban 24. Marts.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afg. fra St. Thomas 3. April, best. til St. Michels (Azores). — St. Jan, Rambusch, ank. til Vera Cruz 1. April. — Danmark, Kraemer, afg. fra Antwerpen 26. Marts, best. til St. Thomas.

Danmark. Hamlet, Schjødt, afg. fra Newcastle 1. April, best. til Reval. — Helge, Olsen, ank. til Dunston 4. April. — Rolf, Olsen, afgik fra Las Palmas 28. Marts, best. til Birkenhead.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 29. Marts til Karrebæksminde. — Erindring, Hansen, ank. 31. Marts til Vejle.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Gambia 2. April. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Las Palmas 30. Marts. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Ghent 2. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Odense 2. April. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Falmouth 18. Marts. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Teneriffe 4. April. — H. C. Andersen, Fenger, afg. fra Swinemünde 2. April. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til St. Nazaire 4. April. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Bona 1. April. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Bathurst 29. Marts. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Libau 5. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Rotterdam 2. April. — London, Bom, ank. til Korsør 2. April. — Paris, Krogh, ank. til Aarhus 5. April.

Mercur. Berlin, Thun, ank. til Aarhus 27. Marts. — Wien, Brink, ank. til Howdon 3. April.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Blyth 3. April, bestemt til Neufahrwasser. — Clara, Jensen, ank. til Kiel 2. April. — Kai, Hintze, ankom til Aarhus 29. Marts.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kjøbenhavn 3. April. — Svend, Bønnelycke, afg. fra Libau 5. April, best. til Leith. — Axel, Damm, afgik fra Grangemouth 4. April, best. til Vejle.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Messina 4. April.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Doris Brodersen, Hansen, afgik fra Delagoa Bay 2. Marts til Kaipara N. Z. — Mærdor, Mørck, prajet 10 Marts paa 1° N. 28° W. fra Cardiff til Rio Grande. — Anna Agnete, Meinertz, afgik fra Marseille 24. Marts til Rio Janeiro. — Maracaibo, Svarrer, ank. til Trinidad 31. Marts fra London. — Casma, Sonnicksen, indkom til Pernambuco 1. April for Proviant fra Tongaerne til Passages.

Fanø. Sønderho. Martha, Brinck, passerede 23. Marts Gibraltar. — Elisabetha, Fischer, afg. 24. Marts fra Liverpool til Rio Grande.

Svendborg. Skjold, Larsen, ank. til Dundee 28. Marts. — Helge, Nielsen, ank. til Inverness 28. Marts. — Mercur, Lund, ankom til North Shields 28. Marts. — Niels, Hansen, ank. til Inverness 29. Marts. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Drøbak 27. Marts. — Dagny, Rasmussen, ankom til Cadix 29. Marts. — Yrsa, Hansen, ankom til Kingslynn 30. Marts. — Haabet, Andreasen, ank. til Binic 29. Marts. — Hansine, Nielsen, ankom til Skienfjord 29. Marts. — Christian, Jørgensen, ank. til Caen 1. April. — Zenitha, Jensen, ankom til Drøbak 31. Marts. — Britannia, Rasmussen, ankom til London 1. April. — Solon, Ratch, ank. til Grangemouth 1. April. — Triton, Nielsen, ankom til Göteborg 1. April. — Galathea, Bom, ankom til Charlestown 1. April. — Emanuel, Bentzen, ankom til London 30. Marts. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Aberdeen 30. Marts.

Ærs. Nathalia, Wilhelm, ankom 29. Marts til Leith. — Kodan, Hansen, ank. 29. Marts til Gibraltar. — Diana, Hansen, ankom 28. Marts til South Alloa. — Salvador, Fabricius, ankom 27. Marts til Kleven paa Rejse fra Kappeln. — Marie, Friis, ankom 28. Marts til Kjøbenhavn fra Stralsund. — Christiane, Petersen, ankom 26. Marts til Aberdeen. — Albert, Fabricius, ankom 26. Marts til Malmø. — Skandia, passerede 27. Marts Sanct Catharines Point for østg. — Diana, Carlsen, ankom 29. Marts til Rio Grande. — Enigheden, Friis, ankom 29. Marts til Göteborg. — Gloria, Fabricius, ankom 30. Marts til Swinemünde. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 1. April til Larvik. — Harris, Thorsteinson, ankom 1. April til Hamburg. — Johanne, Østermann, sejlfærdig 2. April i Stege bestemt til Cadix. — Sylphe, Petersen, ankom 1. Marts til Nantes. — Rota, Hansen, ankom 31. Marts til Liverpool. — Clara, Hermansen, sejlfærdig 29. Marts i Larvik bestemt til Aberdeen. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 30. Marts til St. Johns. — Kronen, Hermansen, ankom 1. April til Cadix. — Alma Marie, Hansen, ankom 31. Marts til Swansea. — Anne Maries Minde, Hansen, ankom 2. April til Kjøbenhavn. — Claudia, Simonsen, ankom 1. April til Hamburg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Klokketønderne „Falske-Bolsax“, Kattegat, „Bøgestrøm“, Østersøen, og „Kirkegrund“, Smaalands-Farvandet, er atter udlagt.

Sundet. Kjøbenhavn. Den 11te April 1904 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesten.

Samtidig tændes Varselfyrene paa begge Forter.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Åbo og Ålands Distrikter. Følgende Fyr er forandret saaledes:

I Farvandet mellem Jungfrusand og Åbo: Epskärs Nedre; Lyset er vekslede fra S. til S. 49° Ø., grønt fra S. 49° Ø. gennem Ø. til N. 71° Ø., rødt fra N. 71° Ø. til N. 12° Ø. og vekslede fra N. 12° Ø. gennem N. til N. 15° V.

Epskärs Öfre; Lyset er vekslede fra S. 2° Ø. til S. 42° Ø., grønt fra S. 42° Ø. gennem Ø. til N. 79° Ø., rødt fra N. 79° Ø. til N. 22° Ø., vekslede fra N. 22° Ø. til N. 2° Ø., og grønt fra N. 2° Ø. gennem N. til N. 23° V.

Stor Melö; Lyset er grønt fra S. 15° Ø. til S. 11° Ø., vekslede fra S. 11° Ø. gennem S. til S. 4° V., rødt fra S. 4° V. til S. 73° V., grønt fra S. 73° V. gennem V. til N. 31° V., vekslede fra N. 31° V. til N. 22° V., og rødt fra N. 22° V. til N. 19° V.

I Farvandet mellem Åbo og Utö:

Kaasluto; Lyset er rødt fra N. 84° Ø. til N. 67° Ø., vekslede fra N. 67° Ø. til N. 57¼° Ø., grønt fra N. 57¼° Ø. gennem N. til N. 31° V., rødt fra N. 31° V. til V., og grønt fra V. til S. 56½° V.

Löfskär; Lyset er rødt fra N. 89° Ø. til N. 81° Ø., vekslede fra N. 81° Ø. til N. 72° Ø., grønt fra N. 72° Ø. gennem N. til N. 38° V., rødt fra N. 38° V. gennem V. til S. 87¼° V. og grønt fra S. 87¼° V. til S. 37¼° V.

Tallholm; Lyset er vekslede fra S. 37° V. gennem S. og Ø. til N. 88° Ø., grønt fra N. 88° Ø. til N. 55½° Ø., rødt fra N. 55½° Ø., til N. 14° Ø., vekslede fra N. 14° Ø. gennem N. til N. 3° V. og grønt fra N. 3° V. til N. 5° V.

Rödbådan; Lyset er vekslede fra S. 38° V. gennem S. til S. 5° Ø. og grønt fra S. 5° Ø. gennem Ø. og N. til N. 5° V.

Fagerholm; Lyset er grønt fra S. 2° Ø. gennem S. til S. 2° V., vekslede fra S. 2° V. gennem V. til N. 58° S.

Ingolskär; Lyset er grønt fra S. 33½° V. til S. 40° V., vekslede fra S. 40° V. til S. 45½° V., rødt fra S. 45½° V. gennem V. til N. 47° V., grønt fra N. 47° V. gennem N. til N. 22° Ø., vekslede fra N. 22° Ø. til N. 31° Ø. og rødt fra N. 31° Ø. til N. 35° Ø.

Snökubb; Lyset er grønt fra S. 13° V. til S. 20½° V., vekslede fra S. 20½° V. til S. 38½° V., rødt fra S. 38½° V. gennem V. til N. 47° V., grønt fra N. 47° V. gennem N. til N. 40½° Ø., vekslede fra N. 40½° Ø. til N. 50½° Ø. og rødt fra N. 50½° Ø. til N. 52½° Ø.

Vidskär; Lyset er rødt fra S. 39° V. til S. 33½° V., vekslede fra S. 33½° V. gennem S. og Ø. til N. 38° Ø.

Svartgrund; Lyset er grønt fra S. 56° V. til S. 74° V., vekslede fra S. 74° V. gennem V. til N. 83½° V., rødt fra N. 83½° V. til N. 38½° V., grønt fra N. 38½° V. gennem N. til N. 7° Ø., vekslede fra N. 7° Ø. til N. 31° Ø. og rødt fra N. 31° Ø. til N. 36° Ø.

Knifskär; Lyset er vekslede fra S. 1° Ø. gennem S. til V., rødt fra V. til N. 29° V., grønt fra N. 29° V. gennem N. til N. 41° Ø., vekslede fra N. 41° Ø. til N. 47° Ø., og rødt fra N. 47° Ø. til N. 57° Ø.

I Farvandet mellem Åbo og Åland:

Kokombrink; Lyset er vekslede fra S. 76½° V. til S. 52° V., grønt fra S. 52° V. gennem S. til S. 13½° Ø., rødt fra S. 13½° Ø. gennem Ø. til N. 81½° Ø., vekslede fra N. 81½° Ø. til N. 72½° Ø. og grønt fra N. 72½° Ø. til N. 56½° Ø.

Smörgrund; Lyset er vekslede fra N. 64° Ø. til N. 56½° Ø., grønt fra N. 56½° Ø. gennem N. til N. 79° V., rødt fra N. 79° V. gennem V. til S. 56° V., vekslede fra S. 56° V. til S. 49° V. og grønt fra S. 49° V. til S. 24° V.

Rödskär; Lyset er grønt fra S. 41° V. til S. 67½° V., vekslede fra S. 67½° V. til S. 74½° V., rødt fra S. 74½° V. gennem V. til N. 35° V., grønt fra N. 35° V. gennem N. til N. 32° Ø., vekslede fra N. 32° Ø. til N. 47° Ø. og rødt fra N. 47° Ø. til N. 72° Ø.

Husö; Lyset er grønt fra N. 68° V. til N. 53° V., vekslede fra N. 53° V. til N. 29° V., rødt fra N. 29° V. gennem N. til N. 27° Ø., grønt fra N. 27° Ø. til N. 82° Ø. og vekslede fra N. 82° Ø. gennem Ø. til S. 68° Ø.

Enskär; Lyset er rødt fra S. 47½° Ø. til S. 54½° Ø., vekslede fra S. 54½° Ø. til S. 63° Ø., grønt fra S. 63° Ø. gennem Ø. til N. 14½° Ø., rødt fra N. 14½° Ø. gennem N. og V. til S. 79° V. og vekslede fra S. 79° V. til S. 76° V.

Skarpskär; Lyset er vekslede fra N. 71° Ø. til N. 78½° Ø., rødt fra N. 78½° Ø. til N. 83½° Ø., grønt fra N. 83½° Ø. gennem Ø. til S. 84½° Ø. og vekslede fra S. 84½° Ø. gennem S. til S. 49° V.

Ledskär; Lyset er grønt fra N. 78° V. til N. 68° V., vekslede fra N. 68° V. til N. 55° V., rødt fra N. 55° V. til N. 38° V., grønt fra N. 38° V. til N. 28° V., vekslede fra N. 28° V. gennem N. til N. 60° Ø., og rødt fra N. 60° Ø. til N. 73° Ø.

Herrö; Lyset er grønt fra N. 56° Ø. til N. 61½° Ø., vekslede fra N. 61½° Ø. gennem Ø. og S. til S. 31° V., rødt fra S. 31° V. til S. 53° V. og vekslede fra S. 53° V. til V.

Askökubb; Lyset er vekslede fra S. 45½° Ø. til S. 62½° Ø., grønt fra S. 62½° Ø. gennem Ø. til N. 35° Ø., rødt fra N. 35° Ø. gennem N. til N. 45° V., vekslede fra N. 45° V. til N. 47½° V. og grønt fra N. 47½° V. til N. 65° V.

Stegskär; Lyset er rødt fra S. 40° Ø. til S. 44½° Ø., vekslede fra S. 44½° Ø. gennem Ø. og N. til N. 60° V.

Nyhamn; Lyset er rødt fra N. 33° V. til N. 43° V., vekslede hvidt og grønt fra N. 43° V. gennem V. til S., grønt fra S. til S. 19½° Ø., rødt fra S. 19½° Ø. til S. 64½° Ø.

Ø., vekslende hvidt og grønt fra S. 64 $\frac{1}{2}$ Ø. til S. 74 $\frac{1}{2}$ Ø. og grønt fra S. 74 $\frac{1}{2}$ Ø. til S. 83 $\frac{1}{2}$ Ø.

Korsør Nedre; Lyset er rødt fra N. 7° V. gennem V. til S. 72° V., vekslende fra S. 72° V. til S. 60° V., grønt fra S. 60° V. til S. 29° V., rødt fra S. 29° V. til S. 11 $\frac{1}{2}$ ° V., vekslende fra S. 11 $\frac{1}{2}$ ° V. til S. 2° V. og grønt fra S. 2° V. gennem S. til S. 21 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Lotsberget Nedre; Lyset er grønt fra S. 6 $\frac{1}{4}$ ° V. til S. 25° V., vekslende fra S. 25° V. til S. 51 $\frac{1}{4}$ ° V.

Ved Indløbet til Nystad:

Haanperänkari; Lyset er grønt fra S. 47 $\frac{1}{4}$ ° Ø. gennem S. til S. 48 $\frac{3}{4}$ ° V. og vekslende fra S. 48 $\frac{3}{4}$ ° V. gennem V. til N. 47 $\frac{1}{4}$ ° V.

Syväsälmenkari; Lyset er grønt fra S. 20° V. til S. 69 $\frac{3}{4}$ ° V., vekslende fra S. 69 $\frac{3}{4}$ ° V. til S. 82° V., grønt fra S. 82° V. gennem V. og N. til N. 41° Ø., vekslende fra N. 41° Ø. til N. 56° Ø. og rødt fra N. 56° Ø. til N. 66° Ø.

Ved Indløbet til Raumo:

Järviluoto; Lyset er vekslende fra S. 49° V. til S. 62° V., rødt fra S. 62° V. gennem V. til N. 57° V., grønt fra N. 57° V. til N. 17 $\frac{1}{2}$ ° V., vekslende fra N. 17 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem N. til N. 81° Ø. og rødt fra N. 81° Ø. gennem Ø. til S. 87° Ø.

Det vekslende Lys er rødt og hvidt vekslende overalt, hvor det ikke er antødt at være grønt og hvidt vekslende, det grønne Lys er hurtigblinkende, og det røde Lys er hurtigblinkende.

Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Følgende Fyr er tændt:

Ved Indløbet til Lovisa:

Lökholmen, paa Holmens S.-Pynt, hvide, faste Fyr, der er forstærket fra S. 10° Ø. til S. 20° Ø. Flammens Højde: 22 Fod. 60° 26' 21" N. Br. 26° 16' 52" Ø. Lgd.

Lovisa Sten, paa den yderste store Sten Ø. for Holmen. Lyset er vekslende fra N. 50° V. til N. 56° V., grønt fra N. 56° V. gennem V. til S. 79° V., rødt fra S. 79° V. til S. 21° V. og vekslende fra S. 21° V. til S. 18° Ø. Det er overet med Lökholmen Fyr i N. 15° V. og S. 15° Ø. Flammens Højde: 13 Fod. 60° 26' 12" N. Br. 26° 17' 4" Ø. Lgd.

Monäs Öfre, paa Monäs Pynt V.-Side, vekslende Fyr, der er forstærket fra S. 17° Ø. gennem S. til S. 13° V. Flammens Højde: 26 Fod. 60° 25' 26" N. Br. 26° 18' 10" Ø. Lgd.

Monäs Nedre, paa samme Pynt, vekslende Fyr, der er forstærket fra S. 17° Ø. gennem S. til S. 13° V. Det er overet med Monäs Öfre Fyr i N. 2° V. og S. 2° Ø. Flammens Højde: 12 Fod. 60° 25' 15" N. Br. 26° 18' 10" Ø. Lgd.

Fantsnäs, paa SØ-Pynten, vekslende Fyr, der er forstærket fra S. 54° Ø. til S. 24° Ø. Flammens Højde: 22 Fod. 60° 23' 39" N. Br. 26° 17' 12" Ø. Lgd.

Myrörn, paa Holmens NØ-Pynt, vekslende Fyr, der er forstærket fra S. 54° Ø. til S. 24° Ø. Det er overet med Fantsnäs Fyr i N. 39° V. og S. 39° Ø. Flammens Højde: 8 Fod. 60° 23' 4" N. Br. 26° 18' 10" Ø. Lgd.

Hudö Nedre, paa Holmens N.-Side, vekslende Fyr, der er forstærket fra N. 86° Ø. gennem Ø. til S. 64° Ø. Flammens Højde: 21 Fod. 60° 21' 11" N. Br. 26° 18' 10" Ø. Lgd.

Hudö Öfre, paa Holmens NV-Pynt, vekslende Fyr, der er forstærket fra N. 86° Ø. gennem Ø. til S. 64° Ø. Det er overet med Hudö Nedre Fyr i N. 79° V. og S. 79° Ø. Flammens Højde: 44 Fod. 60° 21' 17" N. Br. 26° 17' 30" Ø. Lgd.

Örrergrund, paa Holmens V.-Pynt. Lyset er rødt fra N. 57° Ø. til N. 5° Ø., vekslende fra N. 5° Ø. gennem N. til N. 18° V., grønt fra N. 18° V. gennem V. til S. 82° V., rødt fra S. 82° V. gennem S. til S. 6° Ø., vekslende fra S. 6° Ø. til S. 21° Ø., og grønt fra S. 21° Ø. til S. 73° Ø. Flammens Højde: 24 Fod. 60° 16' 24" N. Br. 26° 27' 24" Ø. Lgd.

Paa Valkom Havnepier en rød Lanterne, der lyser fra S. 58° Ø. gennem Ø. til N. 5° Ø.

Paa Toldbroen en rød Lanterne, der lyser fra S. 30° Ø. gennem S. til S. 15° V.

Ved Indløbet til Frederikshavn:

Villaniemi, paa V.-Siden af Pynten. Lyset er rødt fra N. 12° V. til N. 32° V., vekslende fra N. 32° V. til N. 36° V., grønt fra N. 36° V. til N. 73° V., rødt fra N. 73° V. gennem V. til S. 67° V., vekslende fra S. 67° V. til S. 60° V. og grønt fra S. 60° V. til S. 45° V. Flammens Højde: 9 Fod. 60° 31' 28" N. Br. 27° 13' 18" Ø. Lgd.

Ulkokari, paa Klippen af dette Navn. Lyset er rødt fra S. 81° V. til S. 44° V., vekslende fra S. 44° V. til S. 38° V., grønt fra S. 38° V. til S. 9° V., rødt fra S. 9° V. gennem S. til S. 16° Ø., vekslende fra S. 16° Ø. til S. 24° Ø., grønt fra S. 24° Ø. til S. 43° Ø., rødt fra S. 43° Ø. til S. 50° Ø., vekslende fra S. 50° Ø. gennem Ø. til N. 34° Ø., grønt fra N. 34° Ø. til N. 20° Ø., rødt fra N. 20° Ø. gennem N. til N. 5° V., vekslende fra N. 5° V. til N. 10° V., grønt fra N. 10° V. til N. 22° V. Flammens Højde: 15 Fod. 60° 31' 27" N. Br. 27° 12' 24" Ø. Lgd.

Hilloniemi, paa Pyntens V.-Side, vekslende Fyr. Det er forstærket fra S. 19° Ø. gennem S. til S. 11° V. Flammens Højde: 61 Fod. 60° 31' 23" N. Br. 27° 9' 12" Ø. Lgd.

Hajaskär eller Eistinkari, paa Grunden Hajaskär. Lyset er grønt fra S. 72° Ø. til S. 65° Ø., vekslende fra S. 65° Ø. til S. 63° Ø., rødt fra S. 63° Ø. til S. 58° Ø., vekslende fra S. 22 $\frac{1}{2}$ °

Ø. gennem S. til S. 22 $\frac{1}{2}$ ° V. Det er overet med Hilloniemi Fyr i N. 4° V. og S. 4° Ø. Flammens Højde: 48 Fod. 60° 31' 23" N. Br. 27° 9' 12" Ø. Lgd.

Ved Farvandet mellem Wiborg og Helsingfors:

Mustamaa Södra, paa Holmens SV-Pynt. Lyset er grønt fra S. 78° Ø., til S. 63° Ø., vekslende fra S. 63° Ø. til S. 54° Ø., rødt fra S. 54° Ø. gennem S. til S. 41° V. grønt fra S. 41° V. gennem V. til N. 63° V., vekslende fra N. 63° V. til N. 59° V., rødt fra N. 59° V. til N. 36° V. Flammens Højde: 12 Fod. 60° 25' 37" N. Br. 27° 33' 45" Ø. Lgd.

Det vekslende Fyr er rødt og hvidt vekslende, det grønne Lys er hurtigblinkende, og det røde Lys er hurtigblinkende.

Wiborg. Ved Wiborg Havn er følgende elektriske Lanterner tændt:

Wiborg Öfre, paa Byens S.-Vold, viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 46 Fod. 60° 42' 32" N. Br. 28° 45' 26" Ø. Lgd.

Wiborg Nedre, paa Kysten S. for S.-Volden, viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 37 Fod. 60° 42' 29" N. Br. 28° 45' 17" Ø. Lgd.

Wiborg Hamnpier, paa den yderste Ende af Kajen i Havnen, viser violet, fast Lys fra S. 7° Ø. til S. 30° Ø. Flammens Højde: 27 Fod. 60° 42' 37" N. Br. 28° 45' Ø. Lgd.

Tyskland. Fyrskibet „Adler-Grund“. Paa Fyrskibet „Adler-Grund“ er Taagesignalet forandret. Sirenen giver nu hver 130 Sekunder To-Stød, Stød 2 $\frac{1}{2}$ S., Pause 5 S., Stød 2 $\frac{1}{2}$ S., Pause 120 S.

Femern. Staberhuk. Staberhuk Fyr brænder nu permanent. Fyrtaarnets hele Højde er 95 Fod.

Kieler Fjord. I Kieler Fjord kan om Dagen Torpedoskiver være udlagt tværs over Farvandet i en Linie mellem Kitzberg og Torpedopladsen ved Friedrichsort.

Sli SØ. Lægteren „Hofe“ er sunken i 9 Fv. Vand 4 Kml. S. 55° Ø. fra Schleimünde Fyrtaarn. Masten er kun 9 Fod under Vandet. 54° 38' N. Br. 10° 8' Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. Fra 11te April til 19de Maj 1904 afholdes Skydeøvelser i Weser. Pladsen begrænses af Linjerne Tønde 19 — Fedderwarden Nr. 5 og Landbake III — nederste Karantænetønde — Fort Langlütjen I. Fra tre Timer før til Timer efter Højvande er Farvandet frit; den 18de Maj kan det dog muligvis være fuldstændig spærret. En Time før Skydningen begynder, hejses sort Flag paa Hoheweg og Meyersledge Fyrtaarne, de nedhales, naar Skydningen er endt. Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses rødt Flag, og Dampere med rødt Flag ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges. Den 10de Maj skydes fra Aften til Kl. 12 Midnat, og Pladsen er da fuldstændig spærret.

I Unterweser uden for den dybe Rende afholdes Sømineøvelser i April 1904. Pladsen begrænses mod N. af Linjen Tønde Nr. 7 — Tønde K og mod S. af Linjen Fort Langlütjen II. — Brinkamahof II. Selve Pladsen er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og er tilligemed Farvandet V. derfor til Langlütjensand spærret for al Sejlads. Dampere og Minekraner ligger ved Pladsen. Anvisninger skal ubetinget følges.

Jade. Fra 28de Marts til 4de Juni 1904 afholdes Skydeøvelser i Jade fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em. paa Hverdage og den 6te og 29de April om Natten. Pladsen begrænses til 21de Maj mod N. af en Linje i Ø. og V. gennem Tønde Nr. 13, mod S. af en Linje gennem Pumphastationen og Tønde Nr. 24, fra 23de Maj til 4de Juni af Linjer i Ø. og V. gennem Tønderne P og W. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa et eller flere af Forterne, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Dampere og Minekraner ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Holland. Zuiderzee. Vrouwezand. Fartøjet, der var sunket paa 52° 49' 40" N. Br. 5° 26' 58" Ø. Lgd., er borttaget og Vragtønden inddragen.

Texelstroom og Scheurrak. Den sorte Kugletønde Nr. 3 med Diamant (Riepel) er flyttet til 53° 3' 43" N. Br. 5° 2' 30" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 1 i Scheurrak er flyttet til 53° 3' 42" N. Br. 5° 2' 54" Ø. Lgd. Paa Scheurrak Barre er udlagt en Stumpstønde Nr. 1 paa 53° 3' 50" N. Br. 5° 2' 54" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 1 i Scheurrak har nu Nr. 1 a.

Frankrig. Omtrent den 1ste April 1904 ombyttes Fyrskibet „Ruytingen“ midlertidig med et Reservetyrskib, der hver 5 S. viser rødt Et-Blink. Flammens Højde: 38 Fod. Taagesignal gives med Sirene, der hver 45 S. afvekslende giver Et-Stød og To-Stød; Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 2 S., Pause 41 S., Stød 2 S., Pause 41 S.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Tréport. Semaforen ved Tréport er forladt, da den er undergravet ved Nedstyrtinger.

Granville. En grøn Spidstønde er udlagt SV. for Vraget af Fartøjet „Jeanne“, der er sunket c. 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 7° Ø. for Indløbet til Granville Havn. 48° 48' 34" N. Br. 1° 35' 59" V. Lgd.

England. Plymouth Sound. Penlee Point. To Fortøjter er udlagt c. 3 Kbl. N. 50° Ø. fra Penlee Point. 50° 19' N. Br. 4° 10' V. Lgd.

Falmouth. Fra 11te April til 4de Juni 1904 afholdes Sømineøvelser paa Pladsen i Falmouth Harbour. Advarsels-Signalerne er da hejst og Pladsen spærret. 50° 9' N. Br. 5° 2' V. Lgd.

Irland NV.-Kyst. Aran Island (Aranmore). Bifyret i Aran Island Fyrtaarn, der lyser over Stag Rocks fra N. 35° Ø. til N. 54° Ø., er forandret fra rødt til hvidt. 55° 0' N. Br. 8° 33' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Johns Bay. Johns River En Grund med 10 à 15 Fod strækker sig halvvejs over Floden ud fra Johns River Ø.-Side ud for High Island N.-Ende. Man skal gaa mindst $\frac{3}{4}$ Kbl. V. om en rød Spirtønde, der ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. for Grunden. Løbet er V. for 10 Fods Pladen, mellem den og High Island. 43° 53' 40" N. Br. 69° 32' 36" V. Lgd.

Saco Bay. En lille 12 Fods Grund ligger $\frac{7}{8}$ Kml. fra Kysten og $\frac{1}{8}$ Kml. fra Prouts Neck V.-Pynt. 43° 31' 22" N. Br. 70° 20' 33" V. Lgd. En rød Spirtønde Nr. 2 ligger tæt S. for Grunden. Et Rev med et Par Fod Vand strækker sig 1 Kbl. NV. ud fra Kysten fra 43° 31' 15" N. Br. 70° 21' 24" V. Lgd. En 3 Kbl. lang Jernpier strækker sig ud fra Old Orchard Beach; dens Yderende ligger paa 43° 30' 14" N. Br. 70° 22' 6" V. Lgd.

Kennebec River. En Grund med 15 Fod Vand, $\frac{1}{2}$ Kbl. lang i Ø. til N. og V. til S. og $\frac{1}{4}$ Kbl. bred ligger midt imellem Seguin Ledges og Whales Back Islet. 43° 43' 56" N. Br. 69° 45' 18" V. Lgd.

Massachusetts. Nantucket Shoals. S. og Ø. for Nantucket Shoals er Dybden aftaget; Bunden er meget ujevn. 16 Fv. findes paa 40° 52' N. Br. 68° 30' V. Lgd. og 17 Fv. paa 40° 50' N. Br. 68° 40' V. Lgd. Paa Phelps Bank fandtes 6 Fv., medens Kortet viser en mindste Dybde af 10 Fv. 9 Fv. fandtes paa 40° 46' N. Br. 69° 59' V. Lgd. og 6 Fv. paa 40° 50' N. Br. 70° 4' V. Lgd., hvilket viser, at uren Grund strækker sig længere S. og V. for Davis South Shoal end antaget.

Connecticut. New Haven Harbor. En 200 Alen bred og 19 $\frac{1}{2}$ Fod dyb Rende er gravet i New Haven Harbor fra dybere Vand til Canal Dock og derfra $\frac{1}{2}$ Kml. kun 150 Alen bred til Tomlinson Street Bro. Forskellige andre Uddybninger har fundet Sted.

New York. Long Island Sound. Larchmont Harbor. Huron Rock og Bølgebryderen, som strakte sig ud fra den, er borttaget; over Huron Rock er der 13 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. En 11 $\frac{1}{2}$ Fods Grund ligger $\frac{1}{4}$ Kbl. NØ. for Huron Rock.

Delaware Bay. En tremastet Skonnert er sunken, 6 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 53° V. fra Fyrskibet „Five Fathom Bank“. Masterne er ca. 40 Fod over Vandet.

Delaware River. New Jersey. Salem Creek. Et rødt, fast Fyr vises fra en Pæl ca. 50 Alen NNØ. for Salem Creek Fyr, der er revet bort af Isen. Fundamentet er blevet staaende og er en farlig Hindring for Skibsfarten.

Chesapeake Bay. Maryland. Main Ship Channel. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 7 Fv. Vand udlagt 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. fra Vraget af Skonnerten „Gardiner G. Deering“, fra Hooper Island Fyr i S. 4° Ø. og fra Point Lookout Fyr i N. 79° Ø.

Maryland. Potomac River. Kitts Point. Kitts Point Baakefyr er atter tændt, det vises midlertidigt fra en Pæl.

North Carolina. Albemarle Sound. Mackays Creek. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Ø.-Siden af den gravede Rende ved Indløbet til Mackays Creek. Flammens Højde: 15 Fod. Sort Baake, der staar i 8 Fod Vand. 35° 56' 44" N. Br. 76° 36' 50" V. Lgd.

Scuppernong River. Ved Scuppernong River Indløb er tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret vises fra en rød Baake, der staar i 10 Fod Vand. Flammens Højde: 15 Fod. 35° 56' 21" N. Br. 76° 19' 1" V. Lgd. Bagfyret vises fra en rød Baake, som staar i 9 Fod Vand, $\frac{7}{16}$ Kml. S. 32° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 19 Fod. 35° 55' 57" N. Br. 76° 18' 45" V. Lgd. Holdt overet leder de i Løbet i Indløbet til Scuppernong River fra Albemarle Sound.

I Scuppernong River er Afmærkningen forandret saaledes:

Entrance Spirtønde Nr. 1 er flyttet 50 Alen V. hen i Linie med Rendens NØ.-Kant, fra Laurel Point Fyr i S. 45° Ø. Ved Rendens NØ.-Kant er udlagt tre Spirtønder Nr. 3, 5 og 7. Inner Spirtønde Nr. 3 er flyttet og ligger i 8 Fod Vand, ved SV.-Siden af Rendens Inderende, fra Laurel Point Fyr i S. 43° Ø.

Florida. Key West. Midt i Key West Harbour Southeast Channel er funden en 16 Fods Grund, fra Key West Fyr i S. 37° Ø. og fra Sand Key Fyr i N. 60° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi River. Head of Passes West Jetty. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa N.-Enden af West Jetty, 2 Kbl. N. 9° V. fra Head of Passes Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Sort, pyramideformet Baake. Det midlertidige Fyr er slukket. 29° 8' 49" N. Br. 89° 15' 7" V. Lgd.

Cuba N.-Kyst. Justias Cay. Fyret paa Justias Cay NØ.-Pynt ligger paa 22° 42' 27" N. Br. 84° 1' 49" V. Lgd.

Nuevitas del Principe. Nuevitas del Principe Fyr ligger paa 21° 42' 21" N. Br. 77° 8' 6" V. Lgd.

Practicos Point. Practicos Point Fyr ligger paa 21° 38' 54" N. Br. 77° 5' 32" V. Lgd.

Cuba S.-Kyst. Baiquiri. Baiquiri Fyr ligger paa 19° 54' 0" N. Br. 75° 35' 0" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Fransk Guyana. Cayenne. Grand Connétable. Paa Grand Connétable tændes foreløbig intet Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Toranto. Secca di S. Vito. Paa V.-Enden af Secca di S. Vito opføres en Jernbaake af Form som en afstumpet Pyramide. Fra Baaken skal vises et grønt Bunkfyr. Man skal gaa V. om Baaken. Den røde Spidstønde ved Grunden inddrages. 40° 25' 45" N. Br. 17° 11' 45" Ø. Lgd.

Tunis. Cap Serrat. I Cap Serrat Fyr lyser den røde Vinkel fra N. 81° Ø. til N. 58 $\frac{1}{2}$ ° Ø., hvilken Linje gaar 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. om Fratelli. Iøvrigt vises Fyret hvidt, fast Lys. Kommende Ø. fra kan man blive i den røde Vinkel, naar man holder Ras Enghela Fyr i Sigte.

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

Røde Hav Ø.-Kyst. Kamaran Passage. I Kamaran Passage er følgende ny Tønder udlagt:

En rød Tønde med Stage og Trekant i 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand ved Yderenden af Grunden ud for Ras el Bayadh, fra Telegrafhytten paa Ras el Bayadh i N. 25° Ø., 3 Kbl. og fra Ras el Yemmen Telegrafhytte i S. 67° Ø.

En sort Tønde med Stage og Ballon i 4 Fv. Vand ved Yderenden af Grunden ud for Ras el Yemmen, fra Ras el Bayadh Telegrafhytte i N. 25° V. 4 $\frac{1}{2}$ Kbl. og fra Ras el Yemmen Telegrafhytte i S. 65° Ø.

En rød Tønde med Stage og Cylinder i 5 Fv. Vand paa Kanten af 5 Fv. Kurven S. for Ras el Bayadh, fra Ras el Bayadh Telegrafhytte i S. 34° V., 14 $\frac{1}{2}$ Kbl., og fra Ras el Yemmen Telegrafhytte i S. 3° Ø.

De to røde Tønder, 3 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 24° Ø. og 5 Kbl. N. 3° V. fra Ras el Bayadh Telegrafhytte er inddraget.

De smaa Baaker ved Ras el Yemmen Telegrafhytte og 15 Kbl. S. 12° Vest fra Ras el Bayadh Telegrafhytte findes nu ikke.

Et kendeligt, 24 Fod højt Blokhuis er opført c. 120 Fod over Vandet, 5 $\frac{1}{2}$ Kml. NØ. for Ras el Bayadh og 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 29° Ø. fra Jebel Mahasin Trianguleringsmærke.

Ras el Bayadh Telegrafhytte ligger paa 15° 15' N. Br. 42° 35' Ø. Lgd.

Bagindien. Martaban Golf. Den 10de Marts 1904 skulde Fyrskibet „Krishna“, som hver 30 S. viser hvidt To-Blink, hvert af 1 $\frac{3}{4}$ S. Varighed, atter udlægges paa Station og Fyrskibet „Martaban“ inddrages. 15° 36' N. Br. 95° 37' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China og Korea. Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Meddelelse fra den russiske Regering er Liao Flodens Munding ved Inkou spærret med Miner. Dog kan neutrale Handelsskibe løbe derind under lagttagelse af særlige Forskrifter. Da Korea ved Japanernes Besættelse af Landet er inddraget under Krigsskuepladsen, advarer den russiske Regering mod de Farer, som neutrale Skibe udsætter sig for ved at anløbe koreanske Havne.

INDHOLD:

Notitser vedrørende danske og fremmede officielle Bekendtgørelser m. m. angaaende Overholdelsen af neutrale Handelsskibes Forpligtelser under Søkrige (Sluttet). — Svar til Hr. Navigationsskolebestyrer Aage V. Tuxen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS PRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte **Bundfarver**, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. Bredgade 36. Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTON COMPANY (Limited).
Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Bugserbaad

med ca. 100 indie. HK., egnet til Slæbertrafik i danske Farvande, søges. Billet mrk. „211“ modtager dette Blads Kontor.

Gebroeders Van Diepen

Waterhuizen (Holland)

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staal-Lægtere.

Generalrepræsentant for Skandinavien:

AAGE BRUHN, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. April 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	71—1/4	71	71 1/2
Danmark		67 1/2	68 1/2
Norden	89 1/2	89 1/2	89 3/4
Kjøbenhavn	71 70 3/4-71 1/4	71	71 1/4
Carl	72—1/4	72	72 1/2
Dannebrog	80	80	80 1/4
Skjold		50	51
Urania	18 17 3/4-18 1/4	18 1/4	18 1/2
Union		80	80 1/2
Dampsk. af 1896		80 1/2	82 1/2
Østasiatiske		94 1/2	95
Østersøen		88	100
Nordøen		—	—
Vesterhavet		97	105
Dansk-russisk Dampsk.		—	90
Cimbria		—	92
Gorm		88	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		25	36
Foren. Bugser-Selsk.		58	60
Inga		72	76
Hejmdal		95 1/2	98
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	99	98 1/2	99 1/2
4 1/2% Østasias. Komp.		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uopsig. Stats		96 3/4	98
3 1/2% Husejer Kreditk.		82 1/2	82 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	85 1/2	85	87 1/4
4% — — 2. Serie ..		92 1/4	92 1/4
4% — — 1. — ..	96	95 1/4	96
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 1/2	87
4% — — 7 — ..		84	86
3 1/2% Landkreditk. 3 — ..		88 3/4	90 3/4
Aktier.			
Nationalbank		138 3/4	139 3/4
Privatbank	112 1/4	112	112 1/4
Landmandsbank	118	118	118 1/4
Handelsbank		121 1/2	122 1/2
Grundejerbank	107 1/2	107 1/2	107 3/4
Burm. & Wain		94 1/2	95 1/2
Helsingørs Jærnsk.		93	93 1/2
Sukkerfabr.	139 1/2 3/4	139 1/2	139 3/4
Bryggeri Aktier	122	122	122 1/4

Vekselkurser d. 5. April 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.95
London	18.21	18.17
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. April 1904.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	94.40
3 8/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	99.70
4% — — 1890	87.50

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

„Østersøen“ 4,000, „Norden“ 18,000, „Union“ 4,000, „Dampsk. Selsk. 1896“ 4,000, „Foren. Dampskibs.“ 6,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 4,000, „Urania“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaående ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaående i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Kølhalsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Esbjerg.	<p>Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde.</p> <p>Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.</p>	<p>Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.</p>	<p>Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn.</p> <p>Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde.</p> <p>Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.</p>	<p>Losning og Lastning besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser.</p>	<p>Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforønden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>
Hobro.	<p>Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene.</p> <p>Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton.</p> <p>Vand haves paa Havnepladsen gratis.</p>	<p>Udføres billigt.</p>	<p>Havnebane, Kølhalsplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes.</p> <p>En 8 Tons Kran forefindes.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge beta-les efter Skibets Dyb-gaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til c. 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe beta-les pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand beta-les med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dyb-gaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning ud-føres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. La-vet staar under Havne-udvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Ophalingspladser. Kølhaler-havn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskin-værksted med tidssva-rende Maskiner, Skibs-smedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Af-gifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hoved-sagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Hav-nen rundt, Kølhalings-plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton : Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højsevæker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¼ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton : Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods- takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



STAAL-SEJLSKIBE

bygges til „Veritas“ højeste Klasse. Størrelse indtil 1,000 Tons d. V., maaler fordelagtigt, sejler hurtigt, solid og tidssvarende Udstyrelse, billigere end af Egetræ.
Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri, Rønne.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandør til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 6552.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsproviantsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 85, Nakskov.

A. Christensen

Forhyring af Søfolk.

Nyhavn 16. Aalborg.

Prøv engang ufortødet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 „ fin Scotch Whisky,

3 „ ægte gl. Madeira.

3 „ rød Portvin,

anbefales til d'Hrr. Skibskaptejner

ALBERT B. GOHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Sæt.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

UNMACK & PEDERSEN

Jern-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist,
Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen**.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til
Formanden **Julius Gross**,

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. I. Sal. C.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &
47. Telf. 987.

Frihavnens Skibsprovian-
teringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Tele-
fon 6.

Nyborg. Joh. Fønss.
Emil Hansen. Telefon 90.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 437.

Otto Kragh's Efterfølger,
(Anton Hansen), Havnegade
85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. Nielsen & Søn
Skibsbygger
Frederikshavn.

A. L. NIELSEN
Skibsproviantering
Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Mindre

DAMPBAADE
for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)
Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

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

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibssagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

Per Sundin
Skibsmægler
Sundsvall.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,
Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.
Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

OTTO RODÉN,
Gamlakarleby. Finland.
Established 1884.
STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.
Agent to all regular steamers
Calling at Gamlakarleby.
Telegraphic address: RODÉN.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklærings- og Bøefragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILE STRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

J. Melander,

Telf. Blikkenelager. 2816a
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.
SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

J. P. LUND, AARHUS,
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.
METALSTØBERI.
Vand- og Damparmatur.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,
Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

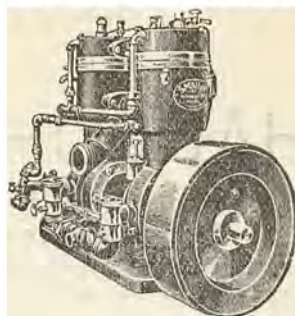
Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Ingen Fartøjsejer



Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } **Skræderi og**
fuldstændig/ **Herreekviperung.**

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.

Normal Underbeklædning,
prima Varer.

bør købe Motor

før han har set Katalog fra

Motorforretningen

„SMALLEY“, lim.
Vesterbrogade 80, Kjøbenhavn V.

„Smalley“ er bedste Baadmotor
i Handelen.

Fartreguleringen fuldkommen.

Motorbaad til Fremvisning.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. April 1904.

11. Aarg.

Hjuldampskibet „Edda“

200 × 24' — 6" × 12'

forh. kgl. dansk Postdamper mellem Gedser og Warnemünde, bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse, Køjpladser til 80 1ste Klasses Passagerer, elegant udstyret og udmærket vedligeholdt, er billigt tilsalg ved Henvendelse til

Aktieselskabet

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri,
Kjøbenhavn C.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470' × 76' × 24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

D. D. F. S.

Det danske Forsikrings-Selskab

MUNDUS

— Aktiekapital 4 Millioner Kroner —

tegner alle Arter af

Livsforsikringer, Alderdomsforsørgelsesforsikringer, Familieforsikringer, Livrenter og Børneforsørgelsesforsikringer

til billigste Præmier og paa fordelagtigste Betingelser.

NB. Særlig liberale Forsikringsvilkaar for Søfarende med Hensyn til Rejser.

Tegn ikke Forsikring før De har gjort Dem bekendt med Mundus' Tabeller og Vilkaar. Alle Oplysninger meddeles beredvilligt og gratis ved Henvendelse til Selskabets Hovedkontor

Vimmelskiftet 45. Kjøbenhavn. Telf. 2276.

NB. Medarbejdere antages overalt paa gunstige Vilkaar.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

WHISKY

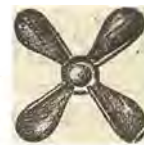
fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 561.

International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24. Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

De danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Konserves
 og Skibsproviant.

Bedst &
 billigst

Condenseret Mælk
 fra ANGLO SWISS CONDENSED MILK Co.
 anerkendt bedste Fabrikat

Sukret
 English Export
Swiss Milk

Usukret
Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

JOHN SHEARMAN & CO. LIM.

Skibsbyggere og Maskinfabrikanter,
 Kedelsmedie, Kobbersmedie og Støberi.

Alle Reparationer udføres.

Leverandører til den engelske Regering.

Bute Docks **Cardiff** og Barry Dock

Telegramadresse: „SHEARMAN CARDIFF“ og „FORGE BARRY“

Telefon National 412 Cardiff og 54 Barry.

Postkontor 521 " " 15 "

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
 Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
 formænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havne-
 fogderne.

Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{agte,} ^{skal}
 hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
 pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
 påtrykt selve Omslagspapiret.

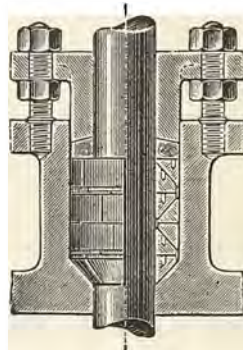
Gentlemen! Prøv
 „The five Sisters“
 og De ryger aldrig andre
 Cigarer.



Faas paa Udførsel i 3 Kvaliteter
 Hoved-Omlag: Peter Schmidt.
 Peder Skramsgade 16. Kbhvn. K. Tlf. 2394.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



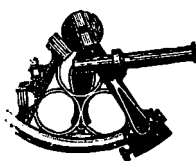
Anvendelig for alle Sorter af
 Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
 Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
 navien:

Max Levig & Co.,
 Kjøbenhavn K.



„KEW“ CERTIFICAT.
 110 Kr.

Preister, Kjøbmagerg. 13.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
 Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
 Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisou

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

A. S. Motorfabrikken „Chic“,

Hillerød

bygger

Benzin-Baad-Motorer

som eneste Specialitet.

Udstilling

Ny Vestergade 18

Kjøbenhavn

Skandinavisk
Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir.
 Forhindrer Blæst og Kaldes Indtrængen
 til Legemet, og tillader dog Fordamp-
 ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
 faling er haves.

Faas i de fleste velrenomerede Triko-
 tage- og Herreekviperingsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
Telf. 2557.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

Kjøbenhavn, d. 14. April 1904.

I en Artikel i nærværende Nummer af Bladet udtaler en æret Indsender:

„Board of Trade synes mere og mere at tiltage sig Magten til at diktere alle andre Nationer, hvorledes disses Skibe skal være indrettede, og for Læg-mænd synes det en Gaade, at disse Nationer bestandig godvillig finder sig i disse Magtbud, naar de ikke er internationale. Der paatvinger sig uvilkaarlig det Spørgsmaal: Staar da virkelig alle andre Nationer værgeløse overfor Board of Trades Overgreb, eller er det af Ligegyldighed overfor de Interesser, de burde værges, at de forholder sig passive“?

Det forekommer os, at dette Hjertesuk er i høj Grad naturligt og berettiget. Forholdet er jo det, at Board of Trades Reglementer for fremmede Skibe, der anløber engelske Havne, Aar for Aar vokser i Antal og Strenghed, og der er al Grund til at antage, at dette vil vare ved. Board of Trade er nemlig her Gønstand for en overordentlig stærk Pression fra de engelske Skibsredere og den engelske Søfartspresses Side; begge fordrer mere og mere bestemt, at de engelske Skibe skal ligestilles med andre Nationers Skibe i engelske Havne, hvilket igen vil sige, at alle de Regler, Board of Trade har indført for engelske Skibe, skal gøres anvendelige paa de fremmede Skibe, der losses eller lades i engelske Havne. I og for sig kan man jo ikke fortænke de engelske Redere i, at de opstiller denne For-dring; det maa jo ikke være saa morsomt at se sine egne Skibe losse og laste Side om Side med andre, der er langt gunstigere stillede. Men paa den anden Side er det højst irriterende for andre Landes Redere og Skibsførere, at se deres Skibe, saa saare disse kommer til England, blive underkastede et mere og mere kostbart og byrdefuldt Polititilsyn. Naar man nu spørger, om vi andre Nationer da staar værgeløse overfor disse Overgreb, saa maa Svaret vel lyde, at helt værgeløse er vi vel ikke, men at det vil være i høj Grad vanskeligt for os at gøre effektiv Modstand. Vanskeligheden ligger i, at England stadig overlegent hævder sin Førerstilling blandt de søfarende Nationer, at dets Handelsflaade fremdeles er den ubetinget dominerende paa Havene, og at det føler sig stærkt nøk til at give Love og Regler paa Søfartens Omraade, uden at spørge om, hvorvidt de andre Nationer er for dem eller imod dem; derfor er England ogsaa kun trevnt og endnu i ringe Grad gaaet med til det internationale Arbejde paa Søfartens Omraade. Maaske har de andre Nationer saa, i Følelse af egen Svaghed, tænkt for lidt paa at gøre Modstand. Men at en saadan kan ydes, er dog vistnok tænkeligt. De store Søfartsorganisationer udenfor England burde i højere Grad fæste deres Opmærksomhed paa et indbyrdes Samarbejde. Hvis England saa, at de ved given Lejlighed optraadte i Fællesskab, maatte det dog erkende, at de med de store og voksende Handelsflaader, de repræsenterer, er en Magt, der maa regnes med, og det vilde sikkert føre til, at man i England fik mere Sans for det internationale Samarbejde paa Søfartens Omraade, og derfor kom mere bort fra de egenmægtige Foranstaltninger, der nu rammer vore og andre Nationers Skibe. Her ligger der, synes det os, en Opgave for Kontinentets store Søfartsorganisationer, som de i ovennævnte

Artikel omtalte Forordninger paa ny bør fæste deres Opmærksomhed ved.

Paa Orlogsværftet er der paa Foranstaltning af Indenrigs- og Marineministeriet oprettet et særligt Prøvekammer til Undersøgelse af Skibslanterner og Kompasser, der skal træde i Stedet for den hidtilværende Ordning, under hvilken Prøverne foretoges af Orlogsværftets Personale og saaledes bl. a. i højeste Grad var afhængige af dette Personales Udkommando med Flaadens Skibe.

Om dette permanente Prøvekammer, der navnlig er bleven nødvendiggjort ved Loven om Tilsyn med Dampfartøjer af af 13. Februar 1903, og for hvilket der nu er ansat en fast Bestyrer, hedder det i „Anmærkning til Finanslovsforslaget“: „Naar der imidlertid ansættes en saadan Bestyrer, kræver praktiske Hensyn, at denne Stilling forenes med Posten som Bestyrer af Flaadens Kompassvæsen, der beklædes af en Officer af Flaaden“.

Som Bestyrer af Prøvekammeret og tillige som Bestyrer af Flaadens Kompassvæsen er ansat Kaptajn i Søofficerskorpset C. T. E. Clausen, der i den Anledning er traadt udenfor Nummer i Korpset.

Som man kunde vente, maatte ogsaa den ny oprettede Post nødvendigvis tilfalde en Søofficer, og hermed er følgelig skabt det Præcedens, der sikkert ikke vil blive fraveget — den omvendte Ordning, at en civil Bestyrer samtidig administrerede Flaadens Kompassvæsen, hører jo nemlig kun Fantasien til. Ganske vist kan der ikke være nogen Tvivl om, at Posten er lagt i gode Hænder hos Kaptajn Clausen, men særdeles ønskeligt havde det dog været, om Udviklingen for en Gangs Skyld havde taget et Skridt i Retning af, hvad der for vor Skibsfart maa anses som den ideale, nemlig at Handelsmarinen faar Lov at administrere sine egne Anliggender, medens Orlogsmarinen som saadan udelukkende helliger sine Kræfter til sine militære Opgaver.

Fra Foreningen „Broderkredsen paa Havet“ er ud-gaaet et Opraab om Hjælp til Oprettelsen af en Høj-skole for Sømænd. Til denne, der tænkes opført i Svendborg, har man allerede sikret sig en passende Grund, og det er Hensigten, at den foruden at være Undervisningsanstalt tillige skal være Sømændshjem, hvortil der netop i Svendborg skal være særlig Trang. Undervisningen, der kun tænkes meddelt i Vinterhalvaaret, skal omfatte Sømandsarbejde, Sløjd, Regning, Dansk og Engelsk samt Foredrag, medens Hjemmet, til hvilken søges knyttet en Sparekasse for Søfolk, skal gøres til Midtpunkt for et Sømandsmissionsarbejde. Til Planens Realisation forventes at ville medgaa c. 50,000 Kr., hvoraf Halvdelen ønskes tilvejebragt ved frivillige Bidrag.

„Broderkredsen paa Havet“, repræsenteres for denne Sags Vedkommende af et Udvalg med Kommandør I. A. Vøhtz som Formand og Sømandsmissionær Rasch som Sekretær, medens Indsamlingens Hovedkasserer er Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Opraabet anbefales af en Række Mænd, der er velkendte i Søfartskredse. Vi nævner: Skibsmægler A. Hansen, Havnefoged C. E. Møller og Skibsredere C. V. Petersen og P. M. Møller, Svendborg, Kommandør Giødesen, Formanden for Dansk Navigatorforening, Kapt. Julius Jensen, Navigationsdirektør Jensen, Forretningsfører N. Ohlsen samt Skibsredere J. Ph. Jørgensen, Thurø, og P. N. Winther, Fanø.

For nogle Dage siden afgik Kommandør Richard William Bauer ved Døden paa St. Josephs Hospital efter en tilsyneladende vel overstaaet Operation. Den Afdøde, der naaede en Alder af 76 Aar, har gennem en længere Aarrække været Medlem af Styrmandseksamen-kommissionen og var som saadan godt kendt af en betydelig Del af vor Navigatørstand. Kommandør Bauer deltog som ung Officer i Krigen 1848-50, beklædte senere Stillingen som Underdirektør ved Orlogsværftet, og efter at han paa Grund af Alder var afgaaet fra Tjenesten, virkede han i flere Aar som Lærer ved Kjøbenhavns Navigationsskole; dels i denne Stilling, men navnlig som Meddommer ved Styrmandseksaminerne traadte Kommandøren i Forbindelse med Handelsflaadens Folk og vandt hos disse — baade de farende Navigatører og Skolemændene — den Agtelse og Tillid, som han saa fuldt ud fortjente.

Kommandør Bauer var en begavet og kundskabsrig Mand, der i en prisværdig Grad var fri for den Officers-overlegenhed, der desværre undertiden kan vanskeliggøre Forholdet mellem Søofficererne og disses Kolleger i Handelsmarinen. Skulde man rette nogen Bebrejdelse mod den Afdøde, da maatte det vel tværtimod være for den næsten altfor vidtgaaende Beskedenhed, der stedse karakteriserede hans Opræden.

Efter derom modtagen Meddelelse fra den russiske Regering bekendtgør Udenrigsministeriet:

„Ethvert Krigs- eller Handelsskib, der observeres i Farvande, hvor Krigsoperationerne foregaar, om Natten uden Lanterner og om Dagen uden Nationalflag oppe, og uden at hejse det, naar det averteres derom ved et Kanonskud, vil blive anset som et fjendtligt Skib og boret i Sænk.“

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 29/1904. Det offentlige mod Maskinmester Overgaard.

I Anledning af en Klage fra Kaptajnen paa Damperen Adolf Andersen til dette Skibs Rederi, Det forenede Dampskibsselskab, blev Maskinmester Overgaards Opræden om Bord d. 12. Februar gjort til Genstand for Undersøgelse ved Sø- og Handelsretten, hvilken Undersøgelse førte til, at det offentlige anlagde Sag imod nævnte Mester. Under Sagen har Maskinmesteren givet en skriftlig Fremstilling af, hvad der passerede ved den omtalte Lejlighed, og da der ikke angaaende enkelte, iøvrigt mindre væsentlige, Punkter, hvori denne Fremstilling afviger fra, hvad Kaptajnen har anført, har kunnet skaffes yderligere Oplysninger, bliver Maskinmesterens Fremstilling i det hele at lægge til Grund ved Paadømmelsen. Denne Fremstilling lød saaledes:

„Den 11. Februar — det var som omtalt d. 12te — havde jeg et Sammenstød med Føreren af S/S „Adolf Andersen, C. Schubert; nærmeste Aarsag hertil var

Dampspillenes Gang. Aftenen i Forvejen havde Føreren, medens jeg spiste til Aften i Messen, i en ubehagelig Tone erklæret, at han vilde skrive til Det forenede Dampskibsselskab, at Spillene var ubrugelige, hvortil jeg svarede, at det kunde han jo gøre. Om Morgenen gik Føreren til Agterspillet og forsøgte at sætte dette i Gang, men det lykkedes ham ikke. Han aabnede da Nedgangen til Maskinen og raabte: „Kom op til det Agterspil, det vil ikke gaa“. Jeg sendte 2den Mester op, og det viste sig da, at der var intet i Vejen.

I Løbet af de sidste 2 Maaneder har Føreren dels direkte, men mest indirekte til Styrmandene og mine Folk søgt at nedsætte mig ved Udtalelser, som igen blev bragt mig. Ja, det gik saa vidt, at 2den Mester sagde: „Jeg er nu ked af at gaa paa Dækket og arbejde. Jeg kan ikke være i Fred for Kaptajnen“. Da jeg den omtalte Morgen tilsidst følte: „Nu maa der komme en Afgørelse, for enten maa Du respekteres for, hvad Du er, eller der maa ske noget andet“, søgte og fandt jeg Føreren paa Dækket, hvor han tilfældig be fandt sig. Jeg udtalte, saa vidt jeg erindrer: „Da der ikke er noget i Vejen med Dampspillene, skulde De holde Dem derfra, særlig da De ikke har Forstand paa at behandle dem“. Herpaa svarede Føreren i en haanlig Tone: „Saa, saa, det er mig, der har Kommandoen her, og jeg skal ogsaa snart komme i Maskinen og se efter“. Jeg svarede da: „Der bærer jeg Ansvar, og Deres Kommando der vil jeg blæse et Stykke. Kommer De der paa den Maade, vil De komme hurtigere op, end De er kommet ned. Jeg hedder ikke Nielsen og lader mig ikke hundse, saaledes som De gjorde med den Stakkell. Fra om Morgenen tidlig til om Aftenen sent hører man kun Skænden og Spektakler. Deres stakkels Styrmand ryster i Bukserne og ved snart ikke, hvor de skal være, ja, den ene kom endogsaa i Gaar grædefærdig ned i Maskinen og spurgte, hvad han skulde gøre; han kunde ikke holde det Liv ud. De maa jo skamme Dem noget. De er en rigtig gammel Æsel“. Føreren svarede mig da: „Ja, De er naturligvis sendt her om Bord af Maskinmesterforeningen for at gøre mig bange; jeg ved godt, at alle Maskinmestre hader mig, men jeg skal lære dem noget andet“. Jeg svarede da: „Som Mand af Ære siger jeg Dem, at denne Formodning er urigtig, men naar De har saadanne Tanker, kan vi jo slet ikke arbejde sammen“. Føreren gentog atter sin Paastand om Maskinmestrene, hvorpaa jeg svarede: „Maaske De selv har en Følelse af, at der er bidt Mærke i Dem. Det er imidlertid første og sidste Gang, jeg skændes med Dem, for De er ikke værd at have Sag med“, hvorpaa jeg gik min Vej.“ Til denne Fremstilling føjede Maskinmesteren senere nogle Bemærkninger om, at Kaptajnen næste Dag havde forlangt en Undskyldning, hvilket han ikke vilde give ham.

Efter den omtalte Samtale, der fandt Sted paa Skibets Overbygning og saaledes, at nogle af Besætningen (1. Styrmand, 2. Mester, Hovmester og Kok) kunde høre enkelte af de Ytringer, der faldt fra 1. Mesters Side, maa der antages ikke at have været nogen Tvist mellem denne og Kaptajnen, før Skibet kom her til Kjøbenhavn. Den „Hr. Nielsen“, til hvem Maskinmesteren sigtede, havde været 1. Mester om Bord umiddelbart før Hr. Overgaard, og det er givet, at der gentagne Gange har været stærke Tvistigheder mellem ham og Kaptajn Schubert, hvilket førte til hans Fratræden.

Uden iøvrigt at komme ind paa Uoverensstemmelser mellem 1. Mesters Fremstilling og det af Kaptajnen anførte, skal det dog bemærkes, at Kaptajnen har paa-staaet ikke at have sagt, at han snart skulde komme ned i Maskinen, men derimod at have sagt: „Hvor kan jeg blande mig i Deres Sager, naar jeg aldrig kommer i Maskinen,“ samt endvidere, at Kaptajnen har paa-staaet ikke have sagt til Hr. Overgaard, at han var sendt om Bord af Maskinmesterforeningen, men vel, at han en anden Gang har sagt noget lignende til 1. Styr-

mand, medens Maskinmesteren bestemt har fastholdt sin Fremstillings Rigtighed.

Selv om imidlertid Maskinmester Overgaards egen Fremstilling i et og alt lægges til Grund, og selv om Hensyn tages til, at han formentlig ved den paagældende Lejlighed befandt sig i en ophidset Sindsstemning, skønt der ikke tilsyneladende var nogen berettiget Grund til denne Sindsstemning, findes han dog ved sin Optræden ved den nævnte Lejlighed i høj Grad at have tilsidesat den Respekt, som han, jfr. Sølovens § 77, havde at vise sine foresatte, og den tilbørlige og sømmelige Tone, hvad der blev endnu værre ved, at han aldeles ikke tog i Betragtning, at hans Udtalelser mulig paahørtes af andre om Bord, saaledes som det faktisk delvis var Tilfældet; og han findes derfor at maatte anses efter Sølovens § 308 med en Bøde til Statskassen, efter Omstændighederne af Kr. 200, hvorhos han vil have at tilsvare Sagens Omkostninger til det offentlige.

Pendulpropelleren.

Vi har modtaget følgende:

Enhver, der i den senere Tid har fulgt den maritime Udvikling, vil have erfaret, hvor optaget de søfarende Nationers maritime Presse har været af Spørgsmaalet: „De store gaffelriggede Skibes Fremdrivning ved kombineret Sejl- og Maskinkraft“, hvilke af mange Sagkyndige anses for ledende til de mest økonomiske Typer for Lastdragere. Intet Under derfor, at Firmaet Burmeister & Wain ogsaa overvejer disse Spørgsmaal, og i den Anledning skrev Kommandør K. Nielsen følgende Brev til Under- tegnede:

Hr. Ingeniør H. C. Vogt!

Jeg undlader ikke at meddele Dem, at jeg hidtil ikke har haft megen Tro til Pendulpropellerens praktiske Betydning, men da det nu synes, som om den kan tjene til at gøre Dieselmotoren anvendelig til Skibsbrug, navnlig som Hjælpekraft i Sejlskibe, foreligger her en Kombination, som i den seneste Tid har bragt mig til at interessere mig en Del for Deres Opfindelse.

Deres

K. C. Nielsen.

I Amerika og andre Steder har man hidtil kun kunnet benytte Dampmaskine til Skibsbrug, uagtet Petroleumsmotorer, specielt den økonomiske Dieselmotor, frembyder adskillige Fordele, saa som hurtig Gangsætning, Undgaelse af Skorsten etc. Disse Motorer kan dog af forskellige Grunde ikke godt arbejde i Forbindelse med Drivskruen ud over den Størrelse, hvori de anvendes til Fiskerifartøjer. Ved langsom Gang og desaaarsag forholdtvis lille Maskinkraft fordres netop en stor Drivskruer i Forhold til Skibets vaade Overflade, hvis man da ønsker blot nogenlunde tilfredsstillende Økonomi, men har man frisk Vind, passende til Sejl alene, er netop en stor Drivskruer til betydelig Skade baade for Sejlads og Styring. Drivskruen er derfor praktisk talt umulig i Forening med Sejl, og Forholdet er dog saaledes, at et ekstra Drivtryk paa Skibet, under Sidevind og Bidevind kan forhøje den af Sejlene udviklede Hestekraft til mere end det dobbelte, hvilket nærmere er udviklet i de tekniske Afhandlinger om denne Sag.

Der bliver derfor ikke andet for end at ty til Pendulpropelleren og paa enhver Maade udvikle denne saaledes, at der ikke i nogen Henseende kan gøres be-

rettiget Indvending mod den, og det er netop dette man nu, blandt saa meget andet, er i Færd med hos Firmaet Burmeister & Wain.

H. C. Vogt.

Luftventiler for Smaaskibe.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidendes“ Nr. 12 findes gengivet Board of Trades Forordninger angaaende Anbringelsen og Beskaffenheden af de Ventiler, som denne Institution finder for godt at paabyde ogsaa ikke-engelske Skibe. Board of Trade synes mere og mere at tiltage sig Magten til at diktere alle andre Nationer, hvorledes disses Skibe skal være indrettede, og for Lægmand synes det en Gaade, at disse Nationer bestandig godvillig finder sig i disse Magtbud, naar de ikke er internationale. Der paatvinger sig uvilkaarlig det Spørgsmaal: „Staar da virkelig alle andre Nationer værgeløse overfor Board of Trades Overgreb, eller er det af Lige gyldighed overfor de Interesser, de burde værge, at de forholder sig passive“? Man skulde synes, det maatte være magtpaaliggende for de forskellige Regeringer at være medbestemmende ved de Foranstaltninger, der paabydes deres Nationers Skibe.

Paa mindre Skibe vil disse Ventiler utvivlsomt blive til stor Gæne, ikke alene fordi det er overordentlig vanskeligt at placere dem paa passende Steder paa Dækket — der findes som bekendt mange Skibe, hvor Pladsen ikke tillader Placeringen i Dækkets Midtlinje eller nær denne, og som Følge deraf maa Ventilerne anbringes mere eller mindre i Borde — men ogsaa, fordi Beskaffenheden af Ventilerne ikke er uden Fare for Skib og Last. Denne Fare er særlig til Stede paa Skibe, der sejler med Dækslast, enten denne nu er Træ eller Tøndelast. Forordningens Punkt 11 siger: „Ventilerne skal anbringes paa et beskyttet Sted“, men hvor findes et „beskyttet Sted“ paa smaa Skibe med Dækslast eller med tung Last, naar Dækket er fuldt af Vand? Hvor ofte hører man ikke, at en Dækslast slaar sig løs, ligeledes Kabys, Baad, Vandfæde o. s. v. Ved saadan Lejlighed vil det næppe undgaas, at Ventilerne brækker af, og Vandet har da, med de her i Marstal nu brugelige Ventiler, fri Adgang til Lastrummet, og for Beskadigelse af Lasten vil, under et saadant Forhold, Rederiet alene blive ansvarligt. Der bruges her 2 Slags Ventiler, som kun adskiller sig fra hinanden deri, at der inden i den ene Slags findes et løst Laag, omtrent ved Dækkets Overkant, der hviler i en Fals forsynet med nogen Pakning. Skulde imidlertid Ventilen brække af, vil dette løse Laag højst sandsynlig gaa samme Vej, og maa derfor begge Slags Ventiler betragtes som lige daarlige, og synes ikke at opfylde Board of Trades Fordringer. Saa længe de her nævnte Ventiler ikke kan lukkes med et Skruedæksel, lignende de, der bruges i Skanddækket, og i en Ramme uafhængig af Luftventilkarmen og glat med Dækkets Overkant, da frembyder disse Ventiler en Fare, ikke alene for Lasterne, men ogsaa for Skibets Sedygtighed, hvorved igen Spøssurancernes Risiko forhøjes.

At Board of Trade ikke overser den her nævnte Fare, fremgaar af Punkt 23, som siger: „Passende og tilstrækkelige Grejer maa anskaffes til at lukke Aabningen i Dækket for det Tilfælde, at Ventilen slaas af*, eller naar daarligt Vejr gør det nødvendigt at tillukke den“, og angaaende Maaden, hvorpaa Lukningen skal ske, siges endvidere i Punkt 8: „Saadan Ramme eller Laag, som nu anvendes til Kulbunker, synes at egne sig dertil“. Det er langt fra min

*) Udhævelserne er af mig.

Tro, at Brand i Kullaster altid skyldes Gas og Selvantændelse; der er en Sandsynlighed for, at ogsaa de Lys, som Lemperne bruger under Arbejdet, ved Skødesløshed kan sætte Ild i Skibets Inderklædning, idet Lemperne, som bekendt, anbringer disse Lys hvor som helst, det passer dem. Til Støtte for denne Paastand tjener de mange forkullede Steder i Master, Dæksstøtter, Dæksplanker o. lign. Steder, som man ser i de Skibe, der sejler med Kul, og jeg har set en 3" Egeplanke i Garneringen forkullet ud til Yderkanten, samtidig med at Knibeknæet over den var stærkt forkullet.

Om Board of Trade henledte Lempernes Opmærksomhed i denne Retning, da vilde det, for en Gangs Skyld, dog gøre Nytte.

I Forordningens Punkt 17 siges: „I Tilfælde, hvor Bunker til øjeblikkelig Brug, hvis Luger er indrettede med Rister, holdes utildækkede, undtagen i stormende Vejr, behøver Besigtelsen dog ikke at forlange Anskaffelsen af Ventiler, med mindre der findes særlig Grund m. m.“ Naar der i dette Tilfælde kan bortses fra Ventiler, da skulde man mene, at det samme kunde gøres paa Skibe, hvor der findes saa vel For- som Agterluge, der kan holdes aabne, undtagen i stormende Vejr, da disse Skibe ofte ikke laster mere end et saadant Bunkerum rummer. Skulde det af særlige Grunde være upraktisk at aabne Agterlugen, da kan en større Ventil, der lukker glat med Dækket, godt anbringes, uden at medføre nogen senere Ulempe.

Der paalægges stadig Skibene flere og flere Byrder, som virker hæmmende paa Rederibedriften, men som det er Sandhed, at Skibsfarten er den Bedrift, der her i Landet tages mindst Hensyn til i Forhold til dens virkelige Betydning for Nationens Velfærd, saaledes er det en lige saa stor Sandhed, at Rederistanden her i Danmark er den taalmodigste Stand.

Marstal, i Marts 1904.

Skipper.

De ny Lodstakster.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ for 17. December 1903 lover Hr. Kontreadmiral, Overlods V. Hansen, at der ved en endelig Revision af de nu paa Prøve værende Lodstakster vil blive taget det størst mulige Hensyn til alle berettigede Ønsker. Jeg tillader mig derfor at bede Hr. Kontreadmiral Hansen om ikke at forglemme Lodstaksterne fra Hundsted til Frederiksværk, hvor jeg sidste Foraar kom i Ballast, ind 7 Fod, videre Frederiksværk Hundsted med Last, ud 9½ Fod, og betalte i Lodspenge indbefattet 1 Etmaals Penge for Lodsens 48 Kr. 40 Øre. Heller ikke bør Kallundborg overses, hvor „Elise“ har været i Vinter og betalt i Lodspenge 30 Kr., ballastet ind 7 Fod, Last ud 11 Fod, medens tidligere Lodspenge i Kallundborg ud og ind var 16 Kr. 99 Øre. Jeg kan ikke slutte mig til Hr. Kontreadmiral Hansens Udtalelse om, at de tidligere Lodstakster var saa overordentlig lave, at det var rimeligt og billigt at sætte dem endog betydeligt op. Dette passer maaske for en enkelt Plads, men ikke for de to ovenfor nævnte. Hvad Prisstigning angaar i mange andre Livsforhold, da kender jeg kun meget lidt hertil, men et kender jeg: at ingen Prisstigning har fundet Sted, hvad Skibenes Fragter og Udbytte angaar.

Jeg ser, at Bogense ikke hører under Hr. Kontreadmiral Hansens Distrikt, og da Overlodsens over nævnte Distrikt ikke har besvaret mit Indlæg af 26. November 1903, formoder jeg, at det indrømmes at være rigtigt.

En ny Mærkelighed er siden fremkommen fra Bogense, hvor „Elise“ for nylig har været og betalt i indgaaende Lodspenge, lastet, 24 Kroner. Lodsens kom om Bord c. 1 Kml. af Havnen, og begrundet paa for lidt Vand maatte der ankres paa Reden; senere lettedes igen Anker og „Elise“ sejlede ind. Lodsningen varede i alt c. 5 Timer efter Opgivelse af Føreren til mig. Lodspengene ud vilde have været 13 Kr. 50 Øre. Vi sejlede imidlertid selv ud, da jeg syntes, at 37 Kr. 50 Øre for Lodsning ind og ud var ganske urimeligt.

Jeg skal nedenfor tillade mig at anføre nogle Eksempler fra Pladser i andre Lande, hvor jeg har været, idet jeg haaber derved at kunne bevise, at vore Lodstakster nu er alt for høje. Lad os begynde med Norge, hvor Lodspengene siges at være høje. Vi maa dog her ikke forglemme Forskellen imellem norske Forhold og vore egne. Der udfordres en god, kostbar Lodsbaad, der skal kunne bjærge sig i Storm og oprørt Hav og ofte ligge længe paa Søen, før et Skib faas. Foruden Lodsens skal der mindst være en Mand om Bord, der kan sejle Baaden hjem, eller følge med Skibet til dets Bestemmelsessted for at tage ham om Bord igen. I Kristianssand var Lodspengene 51 Kr. for Ind- og Udgaaende, den lodsede Distance 18 Kml., altsaa 2 Kr. 83 Øre pr. Kml. Bogense, Kallundborg kan vel regnes 2 Kml. ind og ud — dog er det jo en Selvfølge, at jo kortere Lodsningen er, desto mere betales efter Distance. I Sverrig er Lodspengene ens paa de mange Pladser, jeg har været, enten Lodsningen har været kort eller lang, det er altsaa overflødig at nævne nogen af dem; for „Elise“ har det beløbet sig til 26 Kr. 16 Øre. I Finland bor Lodsene i Almindelighed paa et Yderskær, modtager Skibene paa Søen og lodser igennem Skærgaarden til Byen. Lodspenge er c. 1 Kr. pr. Kml. for Åbo, Wasa og Uleåborgs Vedkommende. Råfsø er den eneste finske Plads, der nogenlunde kan sammenlignes med vore, og der er betalt i Lodspenge ind i Ballast, 7 Fod, 5 Mk. 80 Ph. eller 4 Kr. 18 Øre. I Rusland, St. Petersborg, koster Lods fra Fyrskib til Kronstadts Inderred 3 Kopek pr. Reg.-Ton, for en Distance paa 10 Kml. er det 6 Kr. 50 Øre; det samme koster det fra Kronstadt til St. Petersborg, hvor Distancen er noget lignende.

Vi gaar videre til Tyskland, hvor Sølodsene er fri. Fra Pillau til Königsberg betalte jeg i Lodspenge 20 Rm., Distance 24 Kml.; fra Svinemünde til Stettin 18 Rm., Distance 36 Kml. I Frankrig, Dieppe, er Lodspenge ind og ud med Baad 33 Frcs. 75 Ct. eller 24 Kr. 28 Øre, i Havre ind og ud 26 Frcs. 3 Ct. eller 18 Kr. 24 Øre. Af engelske Pladser skal jeg anføre Kings Lynn, hvor Lodspenge, lastet ind og ud, beløber sig til 1 £ 19 sh. 5 d. eller 35 Kr. 88 Øre. Der udfordres her en stor Lodskutter, og den lodsede Distance er c. 12 Kml. Ingen Steder betales Hjemrejsepenge uden i Finland, hvor de er meget lave.

Jeg beder ærede Kolleger, der har været paa andre danske Pladser, hvor Lodspengene har været for høje, som de her angivne, om at fremkomme dermed i Tide i „Dansk Søfartstidende“.

Sluttelig vil jeg tillade mig at henstille, at man, naar de nu paa Prøve værende Lodstakster skal revideres, følger Ruslands Eksempel og beregner Lodspenge pr. Reg.-Ton og ikke som i Norge og Sverrig beregner disse fra 100 til 200 Reg.-Tons. Det er Uret, at et Skib paa for Eksempel 101 Reg.-Tons, der laster c. 190 Tons død Vægt, skal betale i Lodspenge lige saa meget som et paa 199 Reg.-Tons, der laster 380 Tons. I Fragt indsejler dog det sidste dobbelt saa meget, forudsat at Læsning og Fragt er ens. Alle anførte Eksempler gælder „Elise“, der maaler 128 Reg.-Tons.

L. Andreassen,
Fører af Sk. „Elise“ af Thurø.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser er der ikke alene ingen Bedringer indtraadt noget Steds, men Flovheden er i flere Retninger bleven endnu stærkere markeret, og dette gælder i ganske særlig Grad om La Plata og Sortehavsdistrikterne, som for prompt Lastning er fuldstændig demoraliserede, idet Korn næsten ikke er til at opdrive. Fra San Lorenzo Grænsen er der saaledes for prompt sluttet til 13/, ja for mindre Partier til Kompletteringer til endnu lavere Rater, og fra Odessa, hvor der stadig er elendige Ekspeditioner, til 5/ à 6/. Adskillige Dampere, som har været lastsøgende i de foran nævnte Farvande i den sidste Tid, slipper heller ikke hjem efter igen uden ganske betydelige Tab, og i Middelhavet er det ogsaa kun et ganske forsvindende Antal Baade, som kan klare sig uden at sætte Penge til. Vender vi os mod Østersøen, saa har der fra Nytaar og indtil nu sandelig heller intet været at tjene her (snarere det modsatte), men Navigationens Genaabning i de Botten, som længselsfuldt ventes af Rederne, ikke mindst de danske, hvis Skibe jo her har deres væsentligste Arbejdsfelt fra Maj til November, staar nu for Døren, og her er det, at Hovedfortjenesten for Aaret skal indsejles. Tidligere paa Aaret er der af danske Redere afsluttet betydelige Transporter af Træ, om ikke til overvældende glimrende, saa dog til lønnende Rater og i hvert Fald til højere Rater, end der i Øjeblikket kan opnaas.

Det østlige Marked viser ingen nævneværdig Forandring fra forrige Uge. Der sluttedes ikke saa faa store Dampere i Kultraden, og fra Moji betaltes 3 Dollars til Singapore for April Lastning, 2,60 à 2,80 pr. Maj, 2,25 til San Francisco. Risfragterne fra Burmah er flovere, og 22/6 O. C. 12/6 til én Havn i Japan er nu det bedst opnaaelige. Calcutta viser intet Liv, og kun en enkelt Baad sluttedes pr. Maj/Juni til 21/3 U. K. eller Kontinentet. Fra Bombay eller Kurrachee betinges ikke over henholdsvis 15/ à 15/6 à 16/ à 16/6 til ud-søgt Havn pr. April og primo Maj. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille er betalt 23/9 pr. 25. April/15. Maj.

Sortehavet, Azoff og Donauen er meget flove for prompt Lastning, og der har været akcepteret overordentlig lave Rater. Fra Odessa eller Nicolaieff noteres nominelt 7/ til L. H. A. R., men anlagte Dampere har kompletteret til 5/, og saa ligger de endda længe og maa vente paa Last, da Korntilførslerne er knappe. Da de russiske Paaskehelligdage nu er forbi, vil dette maaske hjælpe lidt paa Markedet. Paa Charter er mindre Baade sluttede til 7/9 à 8/ N. C. pr. April, og samme Rate faas fra Sulina. For Salt fra Eupatoria sluttedes til 10/ à 10/3 Riga eller St. Petersborg, og for Erts fra Poti til 9/9 à 10/ Rotterdam, Antwerpen eller Dunkerque, prompt. Azoff har taget nogle faa April Baade til 9/ à 9/3 N. C. 6 d. ekstra Hamburg. Donauen er fremdeles uden Liv.

Middelhavet har intet tiltrækkende at byde paa. Ertsbefragtninger har fundet Sted til 6/6 Carthage/Maryport, 8/ Ergasteria og Avlaki (2 Lastepladser)/Maryport, 6/6 Limiona/Glasgow eller Barrow, 5/9 Por-man/Middlesbro, 7/3 Huelva/Rotterdam, 9/9 Filadelfia eller Baltimore, 7/9 Pomaron/Stettin. For Fosfat noteres 8/3 Sfax/London, 6/ à 6/3 Bona/Bristol, 8/3 Stettin, 6/3 Bougie/Antwerpen og for Esparto 11/6 Bona/Leith, 12/ à 12/6 Aguilas eller Almeria til Englands Østkyst. Fra Aleksandria er sidst betalt 7/ Bomuldsfrø til Hull direkte. Bilbae er omtrent uforandret som følger: 3/10¹/₂ Cardiff, 4/ Newport, 4/4¹/₂ Middlesbro, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika er igen mere stille, men Raterne holder sig. For Sukker fra Cuba sluttedes en Del Baade til 9 Cents New York eller Filadelfia. Trælaster fra Golfen er knappere; 80/ betaltes til én Havn Englands Vestkyst, 82/6 to Havne pr. Maj, og paa Netto Charter fra Galveston eller New Orleans sluttedes til 10/6 én Havn U. K.

eller Kontinentet, 11/ to Havne pr. April. For Bomuld fra Savannah er gentaget 26/6 pr. April, og for Staalbarrer fra Baltimore til Newport sluttedes et Par Baade til 9/6 à 9/10¹/₂ pr. ultimo April. For Fosfat er betalt 14/6 Port Inglis/Landskrona pr. Maj og for Kul 8/ Filadelfia/Genua. De kanadiske Træpladser viser meget lidt Liv; der noteres 35/ à 37/6 fra St. Jøhn eller St. Lawrence til Island eller Englands Vestkyst. For Baade i Maanedesfragt U. S. og Vestindien er Begæret ikke stort. Et Par større Dampere sluttedes for 3 Aar i denne Trade til c. 3/6 pr. Ton Dødvægt.

La Plata Markedet er, som nævnt, meget flovt for prompt, og 13/ à 16/ er det bedst opnaaelige pr. April fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Pr. Maj/Juni noteres derimod 18/. For Quebracho Træ fra Colastina noteres 20/ til U. K., 22/ til Riga pr. Juni/Juli.

Østersømarkedet er for prompt Lastning i en yderst tarvelig Forfatning, idet der stadig næsten ingen Laster findes, men Riga er nu aaben, og dette kan maaske hjælpe lidt paa Forholdene. Foreløbig findes der dog kun faa Laster for ganske prompt Afskibning, men for ultimo April Afskibning noteres 18/ à 19/ pr. Std. D/B. til Englands Østkyst, Frs. 22/23 Dunkerque eller Ghent, Frs. 27 Rouen, Hfl. 13 pr. Tylt Kappbjælker til Holland. For Pulpwood fra Windau noteres Frs. 22 til Ghent eller Terneuzen, 34/ pr. Favns Props (343 Kbf.) til Østkysten og 8¹/₄ d. Havrebasis fra Libau til London. Reval har intet at byde paa, Königsberg heller ikke, men der findes nogle Sleeperslaster fra Memel og Danzig til England til uforandrede, lave Rater. Pr. f. o. w. noteres 29/30 Frs. Gefte/Antwerpen pr. Std. D/B. B., Frs. 35 Frederikshavn/Ghent for Staver, Frs. 31 D/B. B. Trangsund (2 Pladser)/Ghent, Frs. 32/33 pr. Favns Props Wiborg eller Helsingfors/Calais, 21/ à 21/6 D/B. Sundswall/Hull, 25/ D/B. B. Piteå/Sunderland, 24/6 à 25/ Råfsø/Kings Lynn.

Kulfragterne er i de fleste Retninger lidt lavere, og navnlig fra Firth of Forth er Forretningen foregaaet slæbende, men Ekspeditionerne er gode. Der er fra Forthet sluttet til 3/9 Kjøbenhavn, 3/10¹/₂ Korsør, 4/ Helsingør, 4/1¹/₂ Malmø, 4/3 Stockholm, 4/7¹/₂ Wismar, 4/1¹/₂ Kronstadt, 3/10¹/₂ nordlige Norge. Fra Tynen eller Blyth fragtedes der til 3/7¹/₂ à 3/10¹/₂ Kjøbenhavn eller Aarhus (c. 2,000 Tons), 4/6 Stege (900 Tons), 4/ Swinemünde, 4/3 Holtenu (1,000 Tons), 4/ à 4/1¹/₂ Kronstadt, 4/ à 4/3 Riga, 4/ Helsingfors, 5/ à 5/4¹/₂ Genua, 6/3 Venedig. Fra Cardiff fragtes der ikke særlig stærkt, da de mange Dampere, som sluttedes paa et tidligere Stadium, først maa ekspederes, og det i Øjeblikket kniber svært med at skaffe Plads. Der betaltes sidst 4/6 Stockholm, 4/ Hamburg, 4/6 Lissabon, 5/ à 5/3 Gibraltar, 6/6 Barcelona, Frs. 7 Marseilles, 5/7¹/₂ à 5/10¹/₂ Genua, 5/9 Aleksandria, 9/ Bombay, 9/3 à 9/9 Colombo, 22/ à 23/ fjerne Østen (via Kap), 6/ Dakar, Madeira eller Las Palmas, 7/3 à 7/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere. Der noteres:

ab Königsberg, Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 14 Mark, Pommern 12 à 13 Mark pr. 2,500 Kilo Rugbasis/Oljekager; til Stockholm 5¹/₂ à 6 Mark pr. Ton gammelt Jærn, til Luleå 6 Mark pr. Ton Havre, til Østkyst England 1/6, Engl. Kanal 1/9 pr. 500 lbs. Hvedebasis.

ab Danzig, 5 Mark pr. Ton Rug eller Hvede til Danmark.

ab Stolpmünde, 5 Mark pr. Ton Havre til Sundhavn, 6¹/₂ Mark til Gøteborg.

ab Colberg, 5 Mark pr. Ton Havre til Halmstad.

ab Rügenwalde, 5 à 5¹/₄ Mark pr. Ton Havre, 4 à 4¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sundhavn.

ab Stralsund, 5¹/₄ Mark til Aalborg, Gøteborg, 5 Mark til Danmark nordligst Aarhus eller Sundhavn pr. Ton Havre.

ab Lauterbach (Rügen), $7\frac{1}{2}$ à 8 Mark pr. Ton Havre til Skive.

ab Stettin, 5 Mark pr. Ton Korn til Danmark, $3\frac{1}{2}$ à 4 Mark pr. Ton Briketter til Memel, Königsberg, 50 Pf. pr. F., Cement til Königsberg.

ab Rostock, Danmark, Sundhavn 4 Mark Rug eller Hvede, $4\frac{1}{2}$ Mark Havre.

ab Lübeck, Kjøbenhavn Salt $3\frac{1}{2}$ Mark, Mariager Gibsten $3\frac{1}{2}$ Mark, Gefle Salt $3\frac{1}{2}$ Mark.

ab Sydsverrig, Königsberg $3\frac{1}{2}$ Mark, Hamburg 4 Mark, Stettin $3\frac{1}{4}$ Mark pr. Ton Gadesten, Danzig $3\frac{3}{4}$ à 4 Mark Raasten.

ab Bornholm, Königsberg 3 Mark, Elberg 4 Mark, Danzig $3\frac{1}{4}$ Mark pr. Ton Gadesten.

ab Kjøbenhavn, $3\frac{1}{2}$ à 4 Kr. pr. Ton Klid til Halmstad, 15 Øre pr. Ctnr. Byg til Ebeltoft, 80 Pf. pr. F., Kultjære til Rostock.

ab Drammen, $5\frac{1}{4}$ Mark pr. Ton Fortovsheller til Stettin.

ab Porsgrunds Distrikt, Barrow in Furness Bjælker 22/6, Leithfjord Kortprops 15/.

ab Skiensfjord, Is Goole 6/9, London 6/6 à 7/. Alloa, Skiensfjord £ 4.10.0. — Tyne, Strømstad £ 5. — Glasgow, Moss £ 4.10.0 Kul.

Generalforsamlinger.

Det dansk-franske Dampskibsselskab

har holdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Friedrichsen. Rederen, Kaptajn N. W. Schmidt, aflagde Beretning.

Selskabets to Skibe — „Slesvig“ og „Normandiet“ — har i Aarets Løb hovedsagelig været beskæftigede i Fart paa Nord- og Østersøen.

I Bruttofragt er der indsejlet Kr. 208,557.23; samtlige Driftsudgifter andrager Kr. 196,609.05, saa at Driftsoverskudet bliver Kr. 11,948.18. Renter og Honorar til Reder og Bestyrelse Kr. 9,351.48. Endvidere er afskrevet 10 pCt. paa Etableringskontoen, Kr. 284.11. Det endelige Nettooverskud bliver derefter Kr. 2,312.59, som foreslaas henlagt til Reservefonden.

Det mindre gode Resultat skyldes for en Del nogle store Havarier, som for „Slesvig“s Vedkommende har optaget 57 Dage og for „Normandiet“s Vedkommende 24 Dage.

Der gaves Decharge for Regnskabet. Et Forslag til Forandringer i Lovene, hvorefter bl. a. Bestyrelsen bemyndigedes til at købe ny Skibe og til i dette Øjemed at udvide Aktiekapitalen til 1,000,000 Kr., vedtoges. Aktiekapitalen er for Øjeblikket 160,000 Kr.

Dampskibsselskabet „Dania“

i Esbjerg har afholdt aarlig Generalforsamling. Det vedtoges at fordele 5 % Udbytte til Aktionærerne. Paa Baadene afskrives 2 % af den bogførte Værdi, og desuden henlægges Kr. 9,000.00 til Vedligeholdelsesfonden.

Selskabet agter at købe et 3dje Skib, saa snart et passende kan faas til en rimelig Pris.

Dansk Navigatorforenings Hjælpefond.

Formanden, Kaptajn Julius Jensen, indledede Diskussionen om, hvad der skulde gøres med Hjælpefondet og dets Midler og gjorde Rede for de forskellige Forslag, der var indkomne. Der udspandt sig en livlig Diskussion, og de forskellige Forslag blev gjort til Genstand for en indgaaende Drøftelse. Til Slut enedes Generalforsamlingen om følgende: Dansk Navigatorforenings Hjælpefond ophæves.

I Henhold til Lovens § 17 bestemmes, at Fondets Midler foreløbigt henstaar til Forrentning i en Sparekasse som tilhørende de Medlemmer af det tidligere Hjælpefond, der har opfyldt deres statutmæssige Forpligtelser. Til foreløbigt at tage sig af Fondets Midler, og hvad dermed maatte staa i Forbindelse, valgtes en Kommission, bestaaende af Kaptajn Julius Jensen som Formand, kgl. Translatør Balthazar Pedersen som Viceformand, Styrmandene Frederiksen, Krøyer, Sørensen og Gotthart samt Kaptajnerne Moyell, Thomsen (Primula), Smidt (Cyrus), Wm. Jensen (Blankensteiners Efterfølger) og Gjerløff (M. G. Melchior).

I Løbet af 6 Maaneder vil Kommissionen lade afholde en Generalforsamling og forelægge Forslag om Anvendelse af det tidligere Hjælpefonds Midler.

Ovenstaaende blev enstemmigt vedtaget.

Dansk Navigatorforening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Overretssagfører Rigenstrup dirigerede.

Formanden, Kaptajn Julius Jensen, gav en kort Beretning om Foreningens Virksomhed. Afvigte Aar har, som maaske alle véd, været noget magert, hvad Foreningens Virksomhed angaar. Som det vil være bekendt, tiltraadte jeg først Formandspladsen den 1. Juli og overtog samtidigt paa den daværende Bestyrelses Opfordring Kassererposten. Først end jeg atter tiltraadte Formandsposten, var Bestyrelsen bleven enig om at indtræde i Fællesrepræsentationen, og skønt jeg ikke var til Stede, da der ved den forrige Generalforsamling blev afstemt om denne Sag, er det et Skridt, som fuldstændigt har min Tilslutning, idet jeg mener, at vi ikke bør stille os udenfor. Kun ved at slutte os sammen med de andre maritime Institutioner er der Mulighed for at virke til Gavn for vor Stand. I Fællesrepræsentationen har jeg været til Stede ved Møder, hvor Sager, der har særlig Interesse for os, er bleven behandlet. Som det vil være de ærede Medlemmer bekendt, har jeg nydt den Ære at blive valgt til at være en af Repræsentanterne for Foreningen i Fællesrepræsentationen, og lover jeg paa Forhaand, at saa vidt det staar til mig, skal det ikke hos mig skorte paa Vilje til efter Ævne at værne om den Stand, det har været min Stolthed at tilhøre. Skønt Bestyrelsen for Foreningens Vedkommende ikke har noget bestemt at paavise i Aar, saa synes det dog, som om vi kan spore Frugterne af tidligere Virksomhed. Der bliver nemlig af Regeringen lavet et Lovudkast til at Søfolk ogsaa kan komme ind under Ulykkesforsikringsloven. Som bekendt var det Dansk Navigatorforening, der først bragte Sagen frem ved et Andragende til Rigsdagen. Sagen er derefter ogsaa bleven ført frem fra Fællesrepræsentationens Side, og samtidig eller noget derefter har Viceformanden og jeg haft Avdiens hos Indenrigsministeren desangaaende for at paatale det Misgreb, der var begaaet ved ikke at tage Søfolkene med, da Ulykkesforsikringsloven blev vedtaget, hvortil han svarede, at det ogsaa undrede ham, at ikke Sømandsstanden var blevet taget med i en for den saa vigtig Sag. Derefter indsendte vi paa ny Andragende til Rigsdagen desangaaende. Det næste, vi kan betragte som en Frugt af vor Virksomhed, er Drogdens Uddybning, og skønt det ikke direkte kommer Navigatorforeningen til Gode, er det dog et Skridt, der viser, at vi er vaagne. Det sidste jeg har at omtale, er, at det har været for i Fællesrepræsentationen paa Opfordring af Marineministeren at vælge 4 af Repræsentationens Medlemmer til at tage Sæde i den af Regeringen nedsatte Kommission vedrørende en Omordning af Navigationsvæsenet og Loven om Sønæringer. Jeg har nydt den Ære at blive valgt til Medlem af denne Kommission, og jeg behøver vel næppe at udtale, at det vilde være min Glæde og Stolthed, om jeg kunde gøre noget, hvorved Standens Interesser kunde komme til deres Ret.

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet, skred man til Valg af Bestyrelsesmedlemmer. Valgte blev: Stm. Frederiksen, Fabr. Sørensen, Kapt. P. Jensen, Stm. Houmann. Til Suppleanter valgtes: Stm. Holst (S-S.

Hellig Olav), Kapt. Wibroe, Stm. Sørensen (S-S. Frederik), Kapt. Søbye, Kapt. Berg, Stm. Hansen, (S-S. Texas) Til Revisorer valgte: Stm. Petersen, til Suppleant valgte Kapt. Bonde.

Efter en meget indgaaende Diskussion vedtoges det med 25 Stemmer mod 3 at forhøje Medlemskontingentet fra 1. Juli d. A. fra 6 til 12 Kr. aarlig.

Som sidste Sag paa Dagsordenen behandledes Spørgsmaalet om Revision af Lovene. Generalforsamlingen vedtog enstemmigt at bemyndige Bestyrelsen til at supplere sig med udenforstaaende Medlemmer og med dem danne et Udvalg, der skal udarbejde de Ændringer, der er nødvendige, og derefter forelægge Resultatet paa næste Aars Generalforsamling.

Fra Sø og Land.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 1ste Trækning finder Sted Onsdag d. 20. og Torsdag 21. April. I Henhold til Planen vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 118,000 Lodder blive fordelt et Antal af ialt 75,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig omtrent to Tredjedele af samtlige Lodder faar Gevinster i Seriens Løb. Paa en og samme Lodseddell kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Det nærmere herom vil erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan. Angaaende Gevinstfordelingen til 1. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. Ifølge Planens § 6 kan Gevinsterne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Fra Gefle skrives der til os d. 11. ds.:

Søfarten paa Skutskär og Harnäs er nu aaben, og Gefle vil sandsynligvis være tilgængelig i Løbet af et Par Dage.

Om Emigrantlinjerne fra Skandinavien til de forenede Stater skriver „Helsing. Avis“:

I Gaar afgik „Adria“, den første af Skandialinjens paa Ruten Helsingborg—New York indsatte Dampere, fra Helsingborg.

Damperen, 5,800 Tons stor, medtog kun 3. Klasses Passagerer, og Linjen gjorde Begyndelsen med — to svenske Passagerer.

„Hellig Olav“ passerede i Gaar Helsingør paa Vej til Amerika med en Mængde Emigranter om Bord, deriblandt mange fra Sverige.

Konsul Hans Smith i Kronstadt meddeler os, at Navigationen paa Kronstadt som Følge af vedholdende stærk Nattefrost først kan ventes aabnet i Slutningen af April (ny Stil).

Ved den af Marineministeriet afholdte Licitation over Bygningsarbejder ved Kjels Nors Fyranlæg indkom, i Følge „Svendb. Amtst.“, 23 Tilbud. Lavestbydende var Tømrermester R. Rasmussen, Dianalund Station, med 49,970 Kr.

I 1903 besluttede den svenske Rigsdag at danne et Laanefond til Understøttelse af Rederieringen og bemyndigede i den Anledning Finansdepartementet til i dette Øjemed at disponere over 5 Millioner Kroner fra Begyndelsen af 1904. I dette Aar er der nu til Regeringen indkommet 15 Ansøgninger om Laan af det ny Fond til et samlet Beløb af 4,265,000 Kr. (Norges Sjøfartst.)

Som Anerkendelse af den af Føreren af Galeasen „Freja“, Skibsfører H. C. Andersen af Aarhus, udviste Snarraadighed og gode Sømandsskab ved den 22. November f. A. under meget vanskelige Forhold at bjærge 2 Mand af Besætningen paa den samme Dag i Farvandet udenfor Stevns forliste Galease „Stevns“, har Indenrigsministeriet tilstillet nævnte Skibsfører en med Inskriptionen: „For ædel Sømandsdaad“ forsynet Dobbelt-Kikkert.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 20 amerikanske, 21 britiske, 4 franske, 1 tysk, 3 italienske, 1 japanesisk, 9 norske, 2 russiske; ialt 61. Dampskibe: 2 belgiske, 8 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 3 franske, 4 tyske, 2 italienske, 5 japanesiske; ialt 26. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 29, Kollision 5, Ild 1, sunkne 4, forladte 7, Kondemnation 12, forsvundne 3; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 6, sunkne 3, forladte 2, Kondemnation 5.

Mariane, Galease af Oscarshamn, fra Kjøbenhavn i Ballast, fik den 6. ds. paa Kastrup Rød Kæderne sprængte og drev i Land ved Saltholmen. Skibet, der er fuldt af Vand, blev d. 8. ds. bragt flot af Svitzers og Dragør Bjærgere; reparerer her.

Prior, Galease af Halmstad, kom d. 6. ds. paa Grund i Limfjorden. Under Forsøget paa at føre et Anker ud, druknede Kaptajn og Styrmand. Galeasen blev senere bragt flot af „Frem“ og er indbragt i Aalborg Havn.

Rita, Dpsk. af Kbhvn., ankom d. 8. ds. til Hamburg med en Del Dæksskade, forarsaget ved haardt Vejr.

Saron, Barkskib af Veerkeheek, kom d. 6. ds., paa Rejsen fra West Hartlepool til Karlskrona med Kul og Koks, paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil. Ved Undersøgelse befandtes Skibet at være ubeskadiget, og Rejsen fortsattes.

Ellamy, Dpsk. af London, kom. d. 9. ds. for Udgaende fra Kallundborg paa Grund.

Thea, Skonnert af Marstal, kom d. 10. ds., paa Rejsen fra Svendborg til Spanien i Ballast, paa Grund paa Sønderstrand udfor Skagen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn.

I Anledning af „Thea“s Forlis skrives der til os fra Skagen:

Den 10. ds. Kl. 8 Em. grundstødte paa Skagens Sønderstrand udfor Vesterby c. 100 Favne fra Land Skonnert „Thea“, Kaptajn Friis af Marstal, kommende fra Svendborg, bestemt til Cadix i Ballast. Skibet maaler 132 Reg.-Tons med 6 Mands Besætning.

Aarsagen til Grundstødningen var, at Skibet nægtede at vende under Krydsning langs Landet.

Det kom atter flot Kl. 12 Middag, ved Hjælp fra Land og blev derefter af Svitzers Bjærgningsbaad bragt til Frederikshavn for at undersøges af Dykker; er formentlig ubeskadiget.

Bjærgelønnen bliver rimeligvis afgjort ved Voldgift.

Benedikte, Jagt af Thisted, er d. 6. ds. sunket ved Feggesund; Besætningen reddet; Skibet kom fra Aalborg med Cement og Tagpap.

Martine, Skonnert af Nyborg, er med en Ladning Sten sunket ved Anholt; en Mand af Besætningen er druknet.

Napoleon Bonaparte, Jagt af Mariager, er, paa Rejsen til Nykjøbing S. med Cement, strandet ved Hornbæk d. 8. ds. Besætningen reddet; Skib og Ladning tabt.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet „Danmark“ meddeler Selskabets ny Damp „Niels R. Finsen“, der er bygget i Alblasserdam i Holland, holdt forleden Prøvetur ved Vlissingen. Skibet er derefter afgaaet til England for at indtage sin første Ladning.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Tolbodgade 5,
den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12. April.) Adolph Andersen, Schubert, afgaar forv. 12. April fra Antwerpen hertil. — Alabama, Gotsche, afgik herfra 15. Marts til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 2. April til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Tarragona 10. April til Benicarlo. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Hull 9. April til Windau og Libau. — A. N. Hansen, Paaske, ankom her 9. April fra Antwerpen. — Antwerpen, Mikkel- sen, afg. herfra 12. April til Riga. — Arkansas, Petersen, afg. forv. 20. April herfra til New York. — Arno, Strubberg, afg. forv. fra Swansea 13. April til Marseille. — Axelhuus, Skow, afgik herfra 12. April til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom til Libau 11. April. — Bejira, Lunge, afgik fra Oporto 10. April hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Dunston 8. April; afg. forv. 12. April til Genua. — Dagmar, Larsen, afg. fra Bona 8. April hertil. — Douro, Mortensen, ankom til Frederiksstad 11. April. — Florida, Ørum, ankom her 10. April fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom her 11. April fra Grimsby. — Garonne, Kromann, ank. her 11. April fra Havre. — Hekla, Hempel, afg. forv. herfra 13. April til New York via Norge. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Christianssand 8. April til New York. — Island, Holm, afgik fra Christianssand 1. April til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Reval 6. April til Montrose. — Jolantha, Christiansen, afg. forv. fra Libau 13. April hertil. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 10. April fra Libau til London. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 3. April hertil via Christiania. — Kiew, Frise- nette, ankom her 11. April fra Königsberg. — Kursk, Søe- berg, ankom til London 11. April. — Leopold II, Meyer, ankom til Livorno 11. April. — Loire, Caignou, afg. forv. fra Bordeaux 14. April til La Rochelle. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 1. April; afg. forv. 13. April til Hull. — Louisiana, Andresen, ankom til Hull 10. April. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Christiania 19. Marts til Boston. — Morsø, Jacobsen, ankom her 11. April fra Stettin. — Nicolaj II, Lissner, ankom her 8. April fra Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 8. April. — Nordjylland, Kragh, ankom til London 4. April; afg. forv. 11. April hertil. — Norge, Gundel, ank. til Christiania 11. April; afg. forv. 12. April hertil. — Omsk, Jonsen, ank. til Libau 9. April. — Perm, Christensen, ankom til Blyth 9. April; afg. forv. 12. April til Libau. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 9. April. — Rita, Meldahl, ankom her 11. April fra Hamburg. — Riberhus, Rørbye, afg. fra Leith 7. April til Færøerne. — Texas, Andersen, afgik herfra 26. Marts til New Orleans. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 7. April fra Malaga hertil. — United States, Wulf, afg. forv. 13. April fra New York hertil. — Valdemar, Johnsen, ankom til Hull 11. April. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 9. April. — Viking, Rasmussen, passerende Ouessant Creach 11. April til Oporto. — Vadsøe afg. forv. 12. April fra Stettin til Manchester og Liverpool. — Marie ank. til Swansea 11. April. — Klar afgik herfra 12. April til Østsværrig. — R. F. Berg ank. til Gøteborg 10. April. — Annie afg. herfra 11. April til Königsberg. — Brage ank. her 9. April fra Danzig; afgaar forv. 13. April til Danzig. — Skjalm Hvide afgik fra Bergen 11. April til Trondhjem,

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ankom til Blyth 5. April. — Frode, Tofte, ank. til Riga 11. April. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Riga 10. April. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Buenos Ayres 20. Marts. — Erik II, Schmidt, ankom til Buenos Ayres 10. Marts. — Knud II, Hansen, ankom til Rosario 11. April. — Danmark, Kraemer, afgik fra Antwerpen 26. Marts. — Ragnar, Holst, ankom til Blyth 4. April. — Magnus, Mahncke, afg. fra Ghent 12. April. — Olaf, Petersen, ankom til Rosario 25. Marts. — Svend II, Riber, afg. fra Sunderland 8. April. — Harald, Meyer, ank. til Rosario 11. Marts.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Sunderland 12. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Peter- sen, ankom til Swansea 10. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Blyth 3. April, bestemt til Palermo. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Palermo 7. April. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Rotterdam 9. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Åbo 7. April, best. til Cardiff. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pensacola 26.

Marts, bestemt til Tunis. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Parana 7. Marts, bestemt til London.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Blyth 6. April. — Kam ma, Løffler, afg. fra Sevilla 12. April. — Helga, Chris- tensen, ankom til Sevilla 5. April. — Martha, Olsen, afgik fra Cette 11. April. — Therese, Pedersen, afgik fra Barcelo- lona 11. April.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen. afgik fra Sunderland 9. April. — Dana, Svane, ankom til Lissabon 8. April. — Ophelia, Lambertsen, afgik fra Novo- rossisk 9. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Riga 8. April. — Nancy, Nielsen, afgik fra Bremen 7. April, best. til San- tander. — Nautik, Nielsen, afg. fra Reval 7. April, ankom til Memel 9. April. — Nordsoen, Gram, afgik fra Methil 7. April, ankom til Esbjerg 9. April. — Nexos, Basse, afg. fra Odense 7. April, best. til Burntisland. — Nora, Jørgensen, afgik fra Memel 8. April, ankom til Harburg 11. April. — Napoli, Christensen, afgik fra Glasgow 7. April, best. til Riga. — Neptun, Knudsen, afg. fra Aarhus 11. April, best. til Riga. — Nerma, Nielsen, atg. fra Rotterdam 11. April, best. til Hull. — Alfa, Hansen, afgik fra Esbjerg 9. April, ank. til Hartlepool 11. April. — Neutral, Thøgersen, afgik fra Llanely 6. April, best. til Malmø.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Sunderland 31. Marts, best. til Marseille. — Mary, Fischer, ank. til Portsmouth 10. April.

Jylland. Karen, Winther, ankom til Nice 10. April. — Ingrid, Meinertz, ank. til Stettin 7. April. — Ester, Søren- sen, ank. til Blyth 9. April.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, ankom til Tynen 7. April. — Russia, Poulsen, afgik fra Lübeck 9. April, best. til Blyth. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Burntisland 6. April, ankom til Swinemünde 9. April.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Tynen 5. April, ank. til Libau 10. April.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Lübeck 7. April. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Trondhjem 8. April, best. til Leith.

Inga. Flandria, Hansen, afg. fra Grangemouth 8. April, ank. til Hamburg 11. April. — Carbonia, Jespersen, afgik fra Libau 5. April, best. til Blyth.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Blyth 8. April. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cardiff 31. Marts, best. til Colastina. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Memel 8. April, best. til Lowestoft. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Svendborg 8. April. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Las Palmas 9. April, best. til Stockholm. — Jomsborg, Kühl, ank. til Porman 10. April. — Kron- borg, Hveissel, ank. til Belfast 10. April. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 9. April. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Sevilla 9. April, best. til Ardrossan. — Søborg, Fi- scher, ankom til Sevilla 9. April. — Uranienborg, Schmidt, ank. til West Hartlepool 31. Marts. — Stjerneborg, Han- sen, ankom til Sevilla 3. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ankom til Newcastle 9. April. — Klampenborg, Matzen, ank. til Kbhvn. 11. April. — Marselisborg, Jensen, afg. fra Las Palmas 10. April, bestemt til Waterford. — Silkeborg, Pe- dersen, ankom til Helsingør 2. April. — Skodsborg, Schultz, ank. til Newcastle 9. April. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Methil 12. April. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til W. Hartlepool 12. April. — Vordingborg, Petersen, ankom til Burntisland 13. April.

Neptun. Jægersborg, Ageelin, afg. fra Libau 9. April, best. til Rotterdam. — Kallundborg, Lund, ank. til Riga 11. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Jensen, ankom til Korsør 11. April. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Sun- derland 11. April. — Agnete, Sørensen, ank. til Methil 12. April. — Alice, Hansen, afgik fra Korsør 9. April, best. til Nørre Sundby. — Ajax, Brorsen, afgik fra Burntisland 9. April, best. til Kiel. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Kiel 9. April, best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 12. April.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, afg. fra Riga 10. April, best. til Dunkirk. — Hamlet, Schjødt, ank. til Reval 6. April. — Helge, Olsen, ankom til Kbhvn. 11. April. — Rolf, Olsen, ankom til Birkenhead 7. April. — Niels R. Finsen, Mat- tiesen, ankom til W. Hartlepool 9. April. — Thorvaldsen, Reese, afgik fra Kbhvn. 12. April, best. til Burntisland. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Kbhvn. 10. April, best. til Methil.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Antwerpen 6. April. — Prins Valdemar, Kock, afg. fra Port Said 31. Marts. — Siam, Jensen, ank. til Lon-

don 5. April. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Durban 24. Marts.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afg. fra St. Thomas 3. April, best. til Rotterdam. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Tampico 11. April. — Danmark, Kraemer, afg. fra Antwerpen 26. Marts, best. til St. Thomas.

Æra. Enigheden, Svane, ankom 9. April til Horsens. — Gæa, Knudsen, afg. 7. April fra Kbhvn. til Aalborg.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Gambia 2. April. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Bathurst 11. April. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Methil 11. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Odense 12. April. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Bathurst 9. April. — H. C. Andersen, Fønger, ankom til Blyth 9. April. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Swansea 11. April. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Oran 10. April. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Gambia 29. Marts. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Lübeck 10. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Rotterdam 2. April. — London, Bom, afg. fra Korsør 9. April, best. til Shields. — Paris, Krogh, afg. fra Aarhus 11. April, best. til Boness.

Mercur. Berlin, Thun, afg. fra Aarhus 8. April, best. til Wearmouth. — Wien, Brink, afg. fra Howdon 11. April, best. til Swinemünde.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Neufahrwasser 7. April. — Clara, Jensen, afg. fra Kiel 9. April, best. til Methil. — Kai, Hintze, ank. til Sunderland 12. April.

Eggr. Svend, Bennelycke, ankom til Leith 12. April. Erik, Jørgensen, afgik fra Kjøbenhavn 9. April, bestemt til Methil. — Axel, Damm, ankom til Vejle 8. April.

Skjaln Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Messina 4. April.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afg. fra Dieppe til Dublin 11. April.

Sejlskibe.

Fang. Nordby. Kronprinsesse Louise, Pedersen, afgik fra Manzanilla 5. April til Hamburg. — Anna & Mathias, Eriksen, ank. til Maracaibo 15. Marts fra Barbados. — Mærdor, Mærck, ankom til Rio Grande 8. April fra Cardiff. — Lenita, Clausen, afgik fra Liverpool 12. April til Demarara.

Fang. Sønderho. Kilena, Hansen, afgik 21. Marts fra Kuba til Bremen.

Rønne. Nestved, Larsen, ankom til Colberg 4. April. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpmünde 4. April. — Erik, Sonne, ank. til Neufahrwasser 5. April. — Bornholm, Jensen, ankom til Varberg 5. April. — Amalie, Nielsen, ank. til Swinemünde 10. April. — Castor, Clausen, ankom til Danzig 10. April.

Svendborg. Flora, Sørensen, ankom til Newcastle 4. April. — Carl, Clemmensen, ankom til Hasle 4. April. — Freir, Hansen, ank. til South Alloa 2. April. — Valborg, Rasmussen, ank. til Langesund 4. April. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Pillau 5. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til Christianssand 2. April. — Urania, Nielsen, ank. til Bervick 2. April. — Belona, Larsen, ankom til Blyth 2. April. — Marie, Petersen, ankom til Gøteborg 2. April. — Alma, Hansen, ankom til Downs 2. April. — Lilly, Rasmussen, ankom til Groeningen 1. April. — Boline Marie, Hansen, ank. til Christianssand 5. April. — Nanna, Baagøe, ankom til Poole 31. Marts. — Magnet, Gommessen, ankom til Pillau 5. April. — Urda, Mikkelsen, ankom til Moss 5. April. — Immanuel, Jensen, ankom til Libau 5. April. — Doris, Købke, ank. til Seeham 4. April. — Sofie, Jensen, ankom til Libau 7. April. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Rønne 7. April. — Ludvig, Larsen, ankom til Pillau 6. April. — Ragnhild, Andersen, ankom til Swinemünde 6. April. — Valkyrien, Hansen, ankom til Westervik 6. April. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Nykjøbing S. 7. April. — Standard, Rasmussen, ankom til Swinemünde 8. April. — Capella, Hansen, ankom til Limhamn 8. April. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Kirckaldy 7. April. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Stettin 6. April. — Hans Emil, Hansen, ankom til Stettin 8. April. — Samson, Hansen, ankom til Stettin 9. April. — Pallesen, Jensen, ankom til Neufahrwasser 8. April. — Rossing, Larsen, ankom til London 9. April. — Hertha, Hansen, ankom til Rostock 9. April. — Lyø, Jensen, ankom til Pillau 11. April. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Stettin 10. April. — Carl, Clemmensen, ankom til Pillau 11. April.

Æra. Amor, Rasmussen, ankom 3. April til Drøbak. — Thekla, Fabricius, ank. 4. April til Holmstrand. — Herkules, Bager, ankom 4. April til Pillau. — Bien, Petersen, ankom 4. April til Pillau. — Familiens Haab, Petersen, ankom 4. April til Karlskrona. — Elise, Petersen, ankom 10. April

til Kjøbenhavn. — Cæcar, Jørgensen, ank. 4. April til Åhus. — Nicoline, Hansen, ankom 4. April til Pillau. — Elna, Carlsen, ankom 4. April til Antwerpen. — Atlantic, Rasmussen, sejklar 26. Marts i Fernandina bestemt til Tanger. — Maren, Jørgensen, afgik 7. April fra Kjøbenhavn til Kastrup. — De sex Brødre, Johansen, afgik 9. April fra Kbhvn. til Flensborg. — Ingeborg, Dreie, afg. 1. April fra Kbhvn. til Island. — Forældres Minde, Lauritzen, ank. 1. April til Frederikshavn. — Alf, Rasmussen, afg. 2. April fra St. Valery sur Sonne til Boness. — Norden, Rasmussen, sejlfærdig 31. Marts i Frederiksstad best. til Dublin. — Bølgem, Friis, ankom 4. April til Swinemünde. — Uffo, Grube, ank. 5. April til Kragerø. — Skandia, Hay, ankom 5. April til Karrebæksminde. — Smart, Christensen, sejlfærdig 23. Marts i Fernandina bestemt til Mazagan. — Maren, Albertsen, ankom 5. April til Frederiksstad. — Familion, Caspersen, ankom 4. April til Memel. — Expres, Boye, ank. 4. April til Karlskrona. — H. C. Grube, Svane, ankom 5. April til Maracaibo. — Kodan, Hansen, ankom 6. April til Cadix. — Marie Sofie, Tofte, ankom 5. April til Kjøbenhavn. — Ino, Weber, afgik 5. April fra Kjøbenhavn til Refshaleen. — Mathilde, Hansen, ank. 5. April til Skien. — Amalie, Nielsen, ankom 6. April til Christiania. — Marie, Boye, ank. 5. April til Langesund. — Paket, Friis, ank. 9. April fra Kbhvn. til Marstal. — Yrsa, Bay, afg. 7. April fra Gøteborg. — Mercur, Friis, ankom 7. April til Langesund. — Sofie, Lauritsen, ank. 6. April til London. — Niels Juel, Nielsen, sejklar 26. Marts i Pensacola bestemt til Konakry. — Anne Sophie, Petersen, ankom 6. April til Kjøbenhavn. — Union, Mortensen, ankom 7. April til Kjøbenhavn. — Svip, Jensen, ankom 8. April til Visby. — Foreningen, Hansen, ankom 8. April til Odense. — Marie, Kromann, ankom 8. April til Kjøbenhavn. — Carl, Johansen, afgik 9. April fra Kjøbenhavn til Halmstad. — Haabet, Christensen, ankom 9. April til Dysart. — Niels, Jensen, ankom 9. April til Swinemünde. — Kirstine Jensen, Raahauge, pass. 9. April Dover paa Rejse fra Charlestown til Norrkøping. — Ceres, Bager, var 7. April sejlfærdig i Frederiksstad bestemt til Neath. — Haabet, Svendsen, ankom 11. April til Swinemünde. — Prøven, Schmidt, var 18. Marts sejlfærdig i St. Francois (Guadeloupe) bestemt til Nantes. — Hans, Boye, ank. 11. April til Skelskør. — Hebe, Clausen, forv. 11. April sejklar i Kjøbenhavn bestemt til Hamburg. — Hosanna Philipsen, ankom afg. 9. April fra Kjøbenhavn til Cadix. — Debora, Rasmussen, ank. 11. April til Pillau. — Enigheden, Friis, ank. 8. April til Warberg. — Marie, Friis, ankom 10. April til Æbeltoft.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skibsføreres Opmærksomhed henledes paa, at det Ekko af Taagesignaler, der under visse atmosfæriske Forhold kan dannes i Luften, ikke lyder som Taagesignalet selv, men er længere og svagere end dette og lyder, som om det kommer fra den modsatte Retning.

Det har derfor hidtil været antaget, at naar Sømanden var opmærksom paa, at saadant Ekko kan forekomme, er Misforstaaelse af Taagesignalet Art, f. Eks. at Et-Stød efterfulgt af Luft-Ekko opfattes som To-Stød, udelukket.

Da Luft-Ekko er iagttaget ved Stevns, anmodes Skibsførere, som paa dette Sted maatte iagttage noget særligt Ekko, der kan give Anledning til Forveksling med Fyrskibet „Følsterboret“ Taagesignal, om til „Søkort-Arkivet“ at sende udførlig Meddelelse om, hvorledes Ekkoet har lydt.

Kattegat. Anholt-NV.-Rev. Skonnert „Martine“ er sunken i Nærheden af Vageren med 3 nedadvendte Koste paa Anholt-NV.-Rev. Mastetoppene er over Vandet.

Sundet. Kjøbenhavns-Havn. Pælen til Deviations-Undersøgelser i Kjøbenhavns-Havn, uden for Trangraven, lige for Indløbet til Nyhavn, er borttagen og en Bøje udlagt paa samme Sted.

Saltholm-Flak N. En sort, spids Tønde med sort Flag er atter udlagt i 4 Fv. Vand, 7,000 Alen N. 84° Ø. fra Middelgrunds-Fort.

Den er de Søfarende uvedkommende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Kalmar er Fyrskibet „Utgrunden“ den 8de April 1904 atter udlagt paa Station.

Gotland. Klintehamn. I Renden til Klintehamn foretages Uddybning. Naar Uddybningsmaskinen ligger i Renden, vises Flag paa den Side, hvor den skal passeres, og den maa kun passeres, naar Flag vises. Skibe, der stikker mere end 7 Fod, bør tage Lods.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Kopparstenarne“ den 9de April 1904 atter udlagt paa Station.

Stockholm Skærgaard. Grönskär. Den 1ste Maj 1904 forandres Grönskär Fyr til at vise hvidt Fire-Blink hver 10 S. fra S. 16° V. gennem S. til S. 16° Ø., hvidt Tre-Blink fra S. 16° Ø. til S. 31½° Ø., i hvilken Vinkel der S. for Sandhamn Fyrs faste Lys saa vidt vides ikke er mindre end 28 Fod Vand, og i øvrigt hvidt Fyr med Formærkelser.

Bottniske Bugt. Skellefteå. Gåsören. Fra Maj 1904 er der Lodsudkig paa Gåsören, under Ursviken Lodsplads.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Fyrskibet „Åransgrund“. Paa Fyrskibet „Åransgrund“ gives Taagesignalet fremtidig med Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 7 S. Varighed.

Tyskland. Sli SØ. Vraget af Lægteren „Hofe“ ligger i 12 Fv. Vand, paa 54° 37' 57" N. Br. 10° 7' 57" Ø. Lgd. Masten er 8 Fod under Vandet.

Sli Munding S. 19 Fods Grunden S. for Sli Munding har kun en Udstrækning af 30 Alen. Den er afmærket med en hvid Baaketønde, mærket „Schönhagener Grund“, med Cylinder. 54° 37' N. Br. 10° 4' Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Inden for den tyske Marine-Forvaltning er som Signal med Gnistelegraf fra Skibe i Havsnød bestemt: Tre Prikker, tre Streger, tre Prikker (Bogstaverne s o sl). Signalet skal gives vedvarende, indtil Samtalen mellem de andre Stationer ophører.

Elben. Brunsbüttel. Lystønderne paa Brunsbüttel Red er atter udlagt.

Holland. Fyrskibet „Terschellingerbank“ ØSØ. Uddybningsmaskinen „Boulogne IV“ er sunken i 7 Fv. Vand, 4 Kml. ØSØ. for Fyrskibet „Terschellingerbank“, og er rimeligvis farlig for Skibsfarten. 53° 25' N. Br. 4° 58' Ø. Lgd.

IJmuiden. I IJmuiden er Dybdelen 27¼ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Maassluische Scheur. IJselmonde NV. Pynt. Det hvide Fyr med Formærkelser paa IJselmonde NV. Pynt er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Pæl. 51° 53' N. Br. 4° 19' Ø. Lgd.

Wester Schelde. Bat. Vraget, der laa sunket ¾ Kbl. ØSØ. for Saeftinge Baake, er uskadeligt. Afmærkningen er inddragen.

Middelgat. I Middelgat er Stumptønde Nr. 24 med afkortet Kegle flyttet til 51° 27' 3" N. Br. 3° 58' 26" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Dover. Omtrent fra den 15de Maj 1904 gives Taagesignal med Klokke, To-Slag hver 15 S., paa Yderenden af Stilladset til den Ø.-lige Bølgebryder ved Dover. Klokken flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. 51° 7' N. Br. 1° 21' Ø. Lgd.

Portland. En sort Baake med hvid, lodret Stribe, fir-kantet, 21 Fod høj, er opført paa de V.-lige Klinter ved Bill of Portland, 6½ Kbl. N. 11° Ø. fra det høje Fyr og i N. 66° V. fra det N.-ligste Hus i Southwell. 50° 32' N. Br. 2° 27' V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. The Maidens. Lyset i The Maidens Bifyr, der lyser over Russel og Highland Rocks, er forandret fra rødt til hvidt. 54° 55' N. Br. 5° 43' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ouessant. Paa Grunden Pengloc'h er der fundet 6 Fod Vand, efter Kortets Nulpunkt, og der er i det Hele mindre Vand end angiven paa Kortet. N. for Linjen Stiff midt imellem „Lédénès d'Ouessant“ er Earvandet rent. Paa Fromveur er den mindste Dybde 7 Fv.

Cap de la Chèvre. Chevreau. En rød, 22 Fod høj Baake med Kegle er opført paa Klippen Chevreau, ud for Pointe de Dinant. 48° 13' 23" N. Br. 4° 36' 51" Ø. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Potomac River. Kitts Point. Det midlertidige Fyr paa Kitts Point er ogsaa bortrevet ved en Kollision.

North Carolina. „Frying Pan Shoal“ Fyrskib Nr. 1 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Det viser ligesom Nr. 1 to hvide, faste Fyr, et fra hver Top, men Taagesignal gives med Klokke, der slaas med Haandkraft, i Stedet for med en 12 Tomme Dampføjte.

Cape Fear River. Liliput Channel. Omtrent den 1ste April 1904 forandres Liliput Channel røde, faste, forreste Ledefyr Nr. 4 til et hvidt, fast Fyr.

South Carolina. Charleston Harbor. En Fortøjtønde til Lods-konnerten er udlagt ½ Kml N. 23° V. fra Charleston Fyrskib. Skonnerten ligger ikke altid i Tønden.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Gadsden Point. Gadsden Point sorte Stumptønde Nr. 13 er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 2, da det dybeste Vand nu er om Bagbord af Tønden.

Port Tampa. Tønden, der ligger ved 20 Fods Klippegrunden c. 1¼ Kbl. fra Jernbane-Pieren i Port Tampa, er en vandret stribet Spidstønde.

Yucatan. Campeche Bank. Paa Campeche Bank er funden 21 Fv. Korall og Skæl paa 22° 12' N. Br. 90° 46' V. Lgd., hvor Kortet angiver 27 & 35 Fv.

Cuba N.-Kyst. Bahia Honda. 13 Fods Klippen, som skulde ligge c. 2¼ Kbl. fra V.-Pynten ved Indløbet til Bahia Honda og c. ½ Kbl. V. for Ledelinjen, er omhyggeligt eftersøgt, men den findes ikke. I Ledelinjen er der 25 Fod og lidt V. for den 29 Fod.

Jamaica. Morant Point. Morant Point Fyr lyser i S. 54° V. og er set i denne Retning i 16 Kml. Afstand. Lysvinklen er forstærket, ved at Træer paa Morant Point er blæst om i en Orkan.

Port Royal. Tidsignalet i Kingston er ikke nøjagtigt inden for 5 Sekunder.

San Domingo. San Pedro de Macoris. Uden for San Pedro de Macoris ligger en 3½ Fv. Grund, som inden for 5 Fv. Grænsen har en Udstrækning af 200 Alen, 6 Kbl. S. 39° Ø. fra Fyret. N. for Grunden er der Plader med 4 Fv.

Porto Rico. Mayaguez. Guanajibo Channel. I Guanajibo Channel er følgende Tønder udlagt:

Gallardo Shoal sorte Fløjtetønde, mærket Gallardo Shoal, i 9 Fv. Vand, fra Mayaguez bageste Ledebaake i S. 40° V. og fra Cape Rojo Fyr i N. 66° V.

Point Melones Shoal sorte Stumptønde Nr. 1 i 26 Fod Vand, fra Point Guanajibo i S. 14° V. og fra Point Aguila i N. 25° V.

Point Ostiones røde Spidstønde Nr. 2 i 30 Fod Vand, fra Point Guanajibo i S. 24° V. og fra Fanduca Cay i N. 79° V.

Point Arenas Shoal røde Spidstønde Nr. 4 i 20 Fod Vand, fra Mayaguez bageste Ledebaake i S. 51° V. og fra Pinero Island i N. 46° V.

Point Guanajibo Shoal røde Spidstønde Nr. 6 i 22 Fod Vand, fra Anasco River Indløbs S.-Pynt i S. 16° V. og fra Point Guanajibo høje Kant i N. 64° V.

Rodriguez Bank røde Spidstønde Nr. 8 i 14½ Fod Vand, fra Anasco River Indløbs S.-Pynt i S. 3° V. og fra Point Guanajibo i N. 12° V.

White Rock Shoal sorte Stumptønde Nr. 3 i 20 Fod Vand, fra Anasco River Indløbs S.-Pynt i S. 4° V. og fra Mayaguez bageste Ledebaake i S. 82° V.

For at staa ind i Mayaguez Harbor mellem Tønderne Nr. 3 og 8, bringes Nr. 3 overet med Mayaguez bageste Ledebaake i N. 82° Ø. og man staar ind paa denne Kurs, idet Tønde Nr. 3 passeres klos om Bagbord. Dette leder ind i ikke under 20 Fod Vand.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Iles d'Hyères. Titan. Titan Fyr er forstærket. Det viser Et-Blink hver 5 S., Blink 0,63 S., Mørke 4,7 S. Flammens Højde er uforandret 22 Fod. Lysævnens: 32 Kml.

Sicilien V.-Kyst. Trapani. Asinelli. Baaken paa Grunden Asinelli, N. for Trapani, er hvid, mærket „Asinelli“ med sort

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. China, Korea, Rusland. Udenrigsministeriet meddeler:

Den russiske Regering har meddelt:

Ethvert Krigs- eller Handelsskib, der observeres i Farvande, hvor Krigsoperationerne foregaar, om Natten uden Lanterner og om Dagen uden Nationsflaget hejst, og uden at hejse det, naar Skibet averteres derom ved et Kanonskud, vil blive anset som et fjendtligt Skib og boret i Sænk.

Java N.-Kyst. Cheribon. Rif van Tanah. Dampren „Eugenie“ er sunken V. for Fyrskibet „Cheribon“, paa Rif van Tanah. Master, Skorsten og Overbygning er over Vandet. 6° 30' 30" S. Br. 108° 40' 45" Ø. Lgd.

Fransk Indo-Chine. Halvøen Huong Mai. Quinhon. Ved Quinhon Red er tændt et hvidt, fast Fyr paa SV.-Spidsen af Halvøen Huong Mai. Flammens Højde: 173 Fod. Lysævnens: 7 Kml. Det lyser fra N. 53° Ø. gennem N., V. og S. til S. 56° Ø. Jernpæl. 13° 45' 22" N. Br. 109° 13' 55" Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Chemulpo Red. Paa Chemulpo Red ligger 3 Vrag sunket, fra Orumi To (Kheum Wolmi) V.-Ende i S. 24° V., 1½ Kml. i S. 5° V., 8½ Kbl. og i S. 8° V., 1 Kml.

Honshu N.-Kyst. Rikuoku Kaiwan. Tairadate. Ved Tairadate

Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 42 S. giver Et-Stød af 3 S. Varighed. 41° 11' N. Br. 140° 38' Ø. Lgd.

Honshu Ø.-Kyst. Rikuzen. Oginohama. Oginohama Fyr lyser nu fra S. 85° Ø. gennem S., V. og N. til N. 5° Ø. 38° 23' N. Br. 141° 27' Ø. Lgd.

Seto Uchi. Hiroshima Bay. Yakataishi. Yakataishi hvide, faste Fyr er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Rød, cylindrisk Stenbaake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 34° 17' 47" N. Br. 132° 28' 33" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. April 1904. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Pendulpropelleren. — Luftventiler for Smaaskibe. — De ny Lodstakster. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte **Bundfarver**, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. April 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	71 ³ / ₄	71 ¹ / ₂	71 ³ / ₄
Danmark		67	68
Norden		88	88 ³ / ₄
Kjøbenhavn		70	71
Carl	72	71 ³ / ₄	72
Dannebrog	80	79 ³ / ₄	80
Skjold	50	49 ³ / ₄	50
Urania		18 ³ / ₄	19 ¹ / ₄
Union		79 ¹ / ₂	80 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	80 ¹ / ₂	80 ¹ / ₂	80 ³ / ₄
Østasiatiske	95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Østersøen		88	93
Nordøen		23	27
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	90
Cimbria		73 ¹ / ₂	100
Gorm		85	89
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		25	35
Foren. Bugser-Selsk.		53 ¹ / ₂	60
Inga		73 ¹ / ₂	75 ¹ / ₂
Hejmdal		93	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88		98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		97	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82 ¹ / ₂	83
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		85 ³ / ₄	87
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		92 ³ / ₄	93
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 ¹ / ₂	88
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 — ..		92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — ..		88 ³ / ₄	90 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		139 ¹ / ₂	140 ³ / ₄
Privatbank	113 — ¹ / ₄	113	113 ³ / ₄
Landmandsbank		118 ³ / ₄	119
Handelsbank		122	122 ¹ / ₄
Grundejerbank		109 ³ / ₄	110
Burm. & Wain		95 ¹ / ₂	96
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.	139 ³ / ₄	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Bryggeri Aktier		—	—

Vekselkurser d. 12. April 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.21	18.17
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.90	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. April 1904.

Russiske Noter	216.05
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	—
3 ⁰ / ₁₀₀ % — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899.	101.25
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	99.70
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	88.10

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

„Foren. Dampskibs.“ 14,000, „Norden“ 54,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 44,000, „Urania“ 30,000, „Hejmdal“ 2,000, „Skjold“ 2,000, „Østasiatisk Komp.“ 8,000, „Danmark“ 6,000, „Dampsk. Selsk. 1896“ 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Vel St. anden.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Kjøb, Salg og Nybygning



af Sejl- og Dampskibe,
Uddybningsmateriel,
Sandpumpedampere,
Transportpramme og Lægte-
fartøjer, sødygtige og
af enhver Størrelse,
altid disponible.
Bugserdampere, Trawl-
og Hav-Fiskerfartøjer,
Fisketransportfartøjer etc.
udføres fordelagtigt
ved

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den kom-
mende 35te Serie vil der paa de **118,000 Lodder**
blive fordelt:

75,000 Gevinster

saaledes, at omtrent to Trediedele af Lodderne faa Gevinst
i Seriens Løb. **Alle Hovedgevinster, ogsaa i 6te**
Trækning, er ledsagede af Præmier.

Paa et og samme Lod kan vindes
2 Gevinster i samme Trækning.

Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække	
1 Gevinst paa	600 Kr.	1 Gevinst paa	1200 Kr.	1 Gevinst paa	600 Kr.
1	500	1	1000	1	500
1	300	1	600	1	300
3	250	3	500	3	250
30	100	30	200	30	100
55	50	55	100	55	50
70	25	70	50	70	25
103	12	103	16	103	12
1396	10	1396	10	1396	10

Ialt: 4,800 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 20. og 21. April
sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets
autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,
hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Brøndums **Akvavitter.**

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.
Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telefon 3994.
Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

Dysart

"ROSSLYN HARTLEY"

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vilderagade 64,

udfører alt **Skibsarbejde** samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: "DRYDOCKS", BLYTH.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: "NEWS, WALLSEND" and "NEWS, SUNDERLAND".

Jøns Nilsson's Skotøjsetablisement

for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13 Hj. af St. Strandst.

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots
til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

All. Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSENS** Telefon 2168.
Metalstøberi & Metalvarefabrik.
St. Annegade 44. C.

Leverandør til Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand,
Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

UNMACK & PEDERSEN

Jern-, Staal- & Teknisk Materialforretning
Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist,
Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. April 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTER, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparatonssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhryringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560.
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere,

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Skandinavisk Gigt-Underves

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japonesisk Naaltræs-Papir. Forbinder Bløst og Koldes Indtrængsel til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger haves.

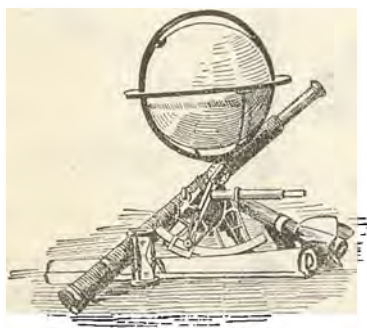
Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herrekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.

Opgang gennem Porten. Træffet 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„Nautisk Tidende“

Illustreret, maanedligt Tidsskrift for Søfarende af alle Klasser, Fiskere og Søfartsinteresserede.

Udgivere: Navigationsskoleb. Tuxen, Svendborg m. fl.

Redaktør: Translatør Rasmussen, Svendborg.

Abonnement (75 Øre Kvartalet) tegnes paa Postkontorer og Brevsamlingssteder.

Gratis medfølger hver Gang et smukt udført Billede (Skibstyper fra Aar 1000 til vore Dage) passende til Indramning.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Er „Moss-Rose“-Tobakken egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten **Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paatrykt selve Omelagspapiret.**



„KEW“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.



A. S. Motorfabrikken „Chic“,

Hillerød

bygger

Benzin-Baad-Motorer

som eneste Specialitet.

Udstilling

Ny Vestergade 18

Kjøbenhavn

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 21. April 1904.

Ved Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 bestemtes det, at et Medlem af Kommissionen til Afholdelse af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven skal ved Siden af nautisk tillige have almindelig pædagogisk Uddannelse. Denne Bestemmelse har i Øjeblikket faaet en ikke ringe Interesse, idet — saavidt os bekendt — nu afdøde Kommandør R. W. Bauer netop beklædte Stillingen som pædagogisk Medlem indenfor Kommissionen.

Hvad maa da i denne Forbindelse betragtes som almindelig pædagogisk Uddannelse? At dømme efter Kommissionens hidtidige Sammensætning, har man i Marineministeriet, hvem Udnævnelsen af Meddommere ved Styrmandseksamen tilkommer, haft den Opfattelse, at en Søofficer som saadan nødvendigvis maatte sidde inde med det Maal af pædagogisk Uddannelse, som Loven kræver af mindst et af Kommissionens Medlemmer.

Uholdbarheden af denne Fortolkning er imidlertid i den Grad iøjnefaldende, at det maaske kunde synes unødvendigt at paavise den. Ganske vist har vel nok ikke faa Søofficerer paa et eller andet Tidspunkt af deres Tjenestetid fungeret som Lærere ved Orlogsmarinens Undervisningsanstalter, men denne Undervisning har dog næppe været af anden end ren teknisk Natur eller omfattende et enkelt Fag og kan saaledes kun have givet sin Mand en pædagogisk Uddannelse af meget speciel Art. Hertil kommer yderligere, at Officeren bl. a. i Følge sin Stilling ikke kan gøre Skolegerningen til sin Livsopgave; den er for ham blot et Led i Tjenesten — han beordres til at gøre Tjeneste ved en militær Undervisningsanstalt i et vist Tidsrum paa samme Maade som han udkommanderes med et eller andet Skib — med andre Ord, han er Pædagog i Følge en ministeriel Meningstilkendegivelse, men en Pædagogik af denne Art kan dog vanskelig være den, Loven tilsigtede ved sin Bestemmelse.

Skulde Orlogsmarinen derfor atter vælge at beklæde ogsaa denne Stilling indenfor Kommissionen med en Officer, da vilde dette blot give Handelsmarinen et endnu klarere Indtryk af det uheldige i den Maade, hvorpaa saa mange af dansk Skibsfarts Interesser varetages.

Den simpleste Ordning af hele dette Spørgsmaal vilde utvivlsomt være den, foreløbigt at lade Eksamenkommissionen bestaa af to Medlemmer og saaledes afvente Resultatet af den Kommissions Arbejde, der nu i Vinter blev nedsat til Undersøgelse af Navigationsvæsenet, om hvilken man maa antage, at den ogsaa paa dette Punkt vil søge at skaffe mere tidssvarende Forhold til Veje. Denne Løsning vil dog næppe være mulig, idet Loven udtrykkelig bestemmer Medlemmernes Antal til tre eller fire, men er det saaledes ikke gørligt at udskyde Afgørelsen, indtil det samlede Forslag til en ny Ordning af Navigationsvæsenet foreligger, da maa Handelsmarinen bestemt holde paa, at Lovens Aand og Bogstav i fuldt Omfang sker Fyldest, og at der virkelig udnævnes en Mand med baade nautisk og almindelig pædagogisk Uddannelse, altsaa hverken nogen Søofficer eller Faglærer ved en Navigationsskole, ikke heller en Mand, der maaske forener disse to Ting, eller en Skolemand, som udelukkende har sit Kendskab til Søen fra

— Landjorden, men derimod en dygtig Navigationslærer, der har modtaget en væsentlig Del af sin Uddannelse til Sø.

At der, naar Hensyn saaledes tages til de Krav, som Loven opstiller, kun bliver faa at vælge imellem, er desværre en Kendsgerning. Skylden herfor tør imidlertid ikke tillægges Navigationslærerstanden; den maa søges, dels i Manglen paa Lovbestemmelser for dennes Uddannelse, men navnlig hos den eller rettere de, der paa Statens Vegne fører det nærmere Tilsyn med de godkendte Skoler og disses Udstyrelse med Lærerkrafter.

I sit sidste Møde behandlede Handelskammerets Centralkomite i Antwerpen en Sag, der er af stor Betydning for Redere, hvis Skibe besøger Antwerpen, nemlig kornlastede Skibes Fortøjning ved Bøje. Efter at Spørgsmaalet var blevet underkastet en længere Diskussion vedtoges, i Følge „Norges Sjøfartst.“, enstemmig følgende Udtalelse:

„Ethvert Skib, der ankommer til Antwerpen, har Ret til en Kajplads, som Byens Autoriteter er forpligtede til at sørge for. Undtagelsesvis og i Følge Kaptajnens Forlangende kan Skibet anbringes ved en Bøje og losses der, dersom Modtagerne af den større Del af Ladningen giver deres Samtykke dertil.“

Havneudvalget i Aarhus har i Følge R. B. forleden afgivet Betænkning angaaende den paatænkte Udvidelse af Aarhus Havn og indstiller, at Udvidelsen foretages mod Syd og bliver udført i tre Afsnit. I Tilfælde af Byraadets og Ministeriets Approbation vil 1. Afsnit blive paabegyndt i 1905, saa tidligt, Vejrforholdene tillader det. Udvidelsen vil give Plads til Skibsværft og andre industrielle Anlæg samt Oplagspladser. Udgifterne anslaaes til 12,200,000 Kr., som Havnekassen selv skal udrede. 1. Afsnit vil koste 4 Mill. Kr. Den samlede Indvinding ved Udvidelsen udgør et Landareal af 59³/₄ Tdr. Land og et Vandareal af 42¹/₈ Tdr. Land. Der vil blive en Kajlængde af 11,620 Fod.

Aalborg Havn. Havnens Budget for 1904—05 fremtræder med en Indtægtsside paa 450,061 Kr. 96 Øre. Bro- og Havnepengene gennem Toldvæsenet budgetteres til 188,000 Kr. eller 10,000 Kr. mere end afvigte Aar. Indtægterne, som indkræves gennem Havnefogden, opføres til 25,950 eller 1750 Kr. mindre end i 1903. Ialt budgetteres for 1904—05 10,870 Kr. mere i Indtægt end i 1903.

Af Udgiftposterne nævner vi: Renter af Gæld 71,586 Kr. 56 Øre, Afdrag paa Gæld 49,132 Kr. 20 Ø., ny Arbejder 45,000 Kr., Opmudrings- og andre Arbejder 55,370 Kr., Vedligeholdelse af Inventar 22,000 Kr., forventet Overskud 143,057 Kr. 20 Øre.

Til ny Arbejder er budgetteret 45,000 Kr. mere end i 1903. Heri er indbefattet Fuldførelsen af den store Bedding, som skal være færdig i Maj, og Anskaffelsen af en 20 Tons Kran. Opmudringsarbejderne anslaaes at blive c. 3,000 Kr. billigere end i 1903. I alt budgetteres en Merudgift paa 52,202 Kr.

Havnens Status opføres med Aktiver til en Værdi af 3,127,002 Kr. og Passiver til 1,842,789 Kr. Formuen er altsaa 1,284,213 Kr. For de 5 Fjerdingaar fra 1. Januar 1903 til 31. Marts 1904 regnes en Formuefremgang paa 116,725 Kr., hvoraf de 100,000 Kr. opføres som Værdiforøgelse af Østre Havns Arealer.

Bropengene ved Hals anslaaes til 1,400 Kr. eller 100 Kr. mindre end i 1903.

(Aalb. Amtst.)

Vi har modtaget følgende:

Gennem „Dansk Søfartstidende“ ønsker jeg at henvende ærede Kollegers Opmærksomhed paa de tyske Feldspat-Certepartier. I de aller fleste af disse staar: „Paa Ladepladsen bliver Ladningen bragt frit langs Skibssiden“; jeg har ofte haft den Slags Certepartier for Feldspat, men aldrig været henvist til en saa daarlig Ladeplads, som i Kristianssands Distrikt, hvor Skibene kun kan ligge med en bestemt Vind; skifter Vinden, maa Skibet hales ud for Anker og faar da Ladningen bragt langs Siden i Pramme, og maa selv tage den der i Følge Certepartibestemmelsen eller vente til fralands Vind indtræffer. De Ladepladser i Kristianssands Distrikt, som jeg har set, kan med nævnte Klausul forvolde Skibene lang Ladetid eller ekstra Udgifter.

Med Tak for Optagelsen

J. S. Sørensen,
Fører af Sk. „Kirstine“ af Thurø.

For kort Tid siden tændtes det ny Fyr ved Dungeness, i hvilken Anledning der var en større Højtidelighed. Fyret, der har været under Bygning i 2 Aar, skal være det kraftigste i den engelske Kanal næst efter Fyret ved Cape Grisnez. Det kan ses i 17 Kvartmils Afstand. Det ny Fyr træder i Stedet for det gamle, der blev bygget for 114 Aar siden. Taarnet er 140 Fod højt fra Grunden. Foruden det høje Fyrtaarn er der lige ved Strandlinjen bygget et 40 Fod højt Fyrtaarn med et kraftigt Taagehorn. Hovedfyret giver et hvidt Blink hvert 10 Sekund, og Blinket har en Varighed af 0,88 Sekund. Blinket har en Styrke af 164,000 Normallys. Det lavere liggende Fyr, der kan ses 13 Kvartmil, viser røde og grønne Sektorer.

(Norges Søfartst.)

Den af den svenske Marineminister nedsatte Komite til Revision af forskellige Søfartsanliggender har afsluttet sin Virksomhed. Komiteens Indstillinger gælder hovedsagelig det Misforhold, som gør sig gældende med Hensyn til de lidet tilfredsstillende Bestemmelser angaaende Skibsmaalingen. Til Grund for disse ligger Udfærdigelsen af de saakaldte Appendiks-Maalebrevne efter engelske Regler med Fradrag af Maskinrummet. Erfaringen har nemlig vist, at denne Skibsmaaling ikke sikrer Skibet den paatænkte Ligestilling med Skibene i de Lande, i hvilke de engelske Regler med Fradrag af Maskinrummet er antagne.

(Hamb. Børsenh.)

Norsk Fragt- og Liggedagsklub gør Rederne opmærksom paa, at det er at anbefale at sørge for, at der i Befragtninger til Barcelona optages en Klausul, som bestemmer, at „impuesto de transportes“ gaar paa Modtagerens Regning. Fra tysk og engelsk Side har man som bekendt længe energisk modarbejdet de spanske Modtageres Bestræbelser for at vælte Afgiften over paa Rederne.

Ved et Møde d. 16. ds. af en Del Forretningsmænd i Svendborg stiftedes, i Følge „Svendborg Amtst.“, — under særligt Hensyn til de for Tiden foreliggende lave Anskaffelsespriser — et nyt Aktieselskab under Navnet „Dampskibsselskabet Svendborg“ med det Formaal at drive Fragtfart med en Dampers paa c. 2,000 Tons. Størstedelen af Aktiekapitalen tegnedes paa Stedet.

Til Bestyrelse valgtes d'Hrr. Kaptajn P. M. Møller (korresponderende Reder), Købmand Joh. Rosenthal, Dampmøller Th. Petersen, Købmand Axel Nielsen, Sagfører Lacoppidan-Petersen og A. P. Møller.

Den tyvende August 1903 afgik Femmasteren „Preussen“ paa Slæb fra Hamburgs Havn; tre Dage

senere passerede man Dover, og tværs af Isle of Wight kvitteredes Slæbebaaden. „Preussen“ krydsede saa mod Vestenvind, indtil den paa fire Dage havde krydset sig klar af Scilly Islands.

Udenfor Kanalen holdt Vinden sig fremdeles vestlig, og først d. 6. September, da Fartøjet befandt sig paa 30° N. Brd. og 13° V. Lgd., gik Vinden over til Passat, om end en meget flov Passat. Den ophørte igen allerede paa 13° N. Brd. og 22½° V. Lgd. Efter Nordostpassaten fulgte en Sydvestmonsun, i hvilken der styredes mod Sydøst. Paa 2° N. Brd. og 20° V. Lgd. gik Vinden over i Sydostpassaten.

Med de øvre Bramsejl fast lagdes „Preussen“ nu Bidevind sydefter, og man naaede indtil 14 Knobs Fart. Paa 15° S. Brd. forandredes Sydostpassaten til Sydvest med svært Tordenvejr. Senere fulgte flove, variable Vinde. Den første Storm fik Skibet paa 38° S. Brd. og 51° V. Lgd. Den kom først fra Vest, men gik senere over til Sydvest.

Om Natten d. 14. Oktober var man naaet saa langt som til 50° S. Brd., men Øst for Kap Horn. Tolv Dage senere var man paa 50° S. Brd. og Vest for Hornet, og d. 6. November ankom Skibet til Tocopilla efter 77 Dages Rejse. De 2,750 Tons Ballast, som Fartøjet havde inde, blev her losset paa tre Dage. Indtagningen af 6,000 Tons Salpeter tog 6 andre Arbejdsdage.

„Alle Losse- og Lasteindretninger om Bord arbejdede fortræffelig“, siger Kaptajnen i sin Beretning til Rederiet, og det maa man være enig med ham i, at de har gjort.

Efter et Ophold i Tocopilla paa kun 13 Dage, afgik „Preussen“ derfra d. 19. November med 27½ Fods Dybgaaende. Man havde til en Begyndelse svag Kuling og Stille, saa at man ikke kom forbi Hornet, før 24 Dage var gaaet. Men derfra, til man var paa 40° N. Brd., gik ogsaa „Preussen“ sine 15¾ Knob gennemsnitlig.

Derfra og til Linjen var Skibet dog ikke saa heldigt, idet det mødte en hel Del Modvind og meget flov Passat. Først efter en Rejse paa 51 Dage passerede „Preussen“ Linjen. Paa 3° N. Brd. fik man NO.-Passaten, der var usædvanlig svag efter Aarstiden. Den ophørte paa 24° N. Brd. og 44° V. Lgd.

Til Kanalen ankom „Preussen“ uden noget andet mærkeligt end et „Søskælv“, hvori den vred sit lange Skrog forfærdeligt d. 1. Februar, da den passerede Lizard. Mellem Azorerne og Lizard havde man omløbende Vinde med stærke Hagl- og Snebyger. Vinden var til Dels meget frisk og i et Etmaal tilbagelagde „Preussen“ en Gang herunder 330 Kvartmil. En Vagt opnaaede man 65 Kvartmil. Altsaa gennemsnitligt 14 Mil i Vagten i et helt Etmaal og 16¼ Mil i en enkelt Vagt!

Den 4. Februar Kl. 8 Morgen indtraf „Preussen“ ved det nedre Fyrskib i Elben, hvor Fartøjet tog Slæbebaad op til Hamburg.

Med den nu tilendebragte Rejse har „Preussen“ indenfor et Tidsrum af 12 Maaneder fuldført to Rundrejser. Den afgik paa sin første Rejse fra Hamburg d. 16. Februar 1903 og ankom til Hamburg d. 4. Februar 1904. (Kysten).

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 86/1903, afsagt d. 13. April 1904. Udenrigsministeriet imod Skibskaptajn Chr. Wibroe.

Medens Barken Hugo af Kjøbenhavn, der ejes og føres af Kaptajn Chr. Wibroe, i Juni 1903 laa i Lübeck, var nogle af Besætningen d. 26de gaaet i Vandet i

Traven, skønt Kaptajnen, der vidste, at det ikke var tilladt, havde forbudt dem det; under Badningen druknede Letmatros Kjeldsen, og da hans Lig var fundet, blev han Dagen efter begravet i Lübeck. Begravelsen blev besørget af et derværende Ligkistemagasin.

Det danske Konsulat, der assisterede Kaptajnen i Anledning af Ulykkestilfældet, meddelte ham, at han vilde komme til at betale Begravelsen, hvad han dog ikke mente at være pligtig til. Kaptajn Wibroe afleverede den druknede Søfartsbog, Klæder og tilgodehavende Hyre (Kr. 48.07) til Konsulatet og afsejlede d. 1. Juli. Efter Skibets Afregning kom der en Regning fra Ligkistemagasinet paa Rm. 75 eller Kr. 66.75, som Konsulatet betalte, hvorefter denne Regning samt den druknede Efterladenskaber tilstilledes det danske Udenrigsministerium. Efter at Udenrigsministeriet forgæves havde afkrævet Kaptajn Wibroe de omtalte Begravelsesudgifter, anlagde Ministeriet Sag og paastod under denne Kaptajn Wibroe dømt til Betaling af Beløbet plus Renter og Sagsomkostninger.

Kaptajn Wibroe har paastaet sig frifunden, subsidiært mod at betale Kr. 18.68, da Udenrigsministeriet i al Fald burde have fradraget den modtagne Resthyre.

I Sølovens § 93 er det udtrykkelig udtalt, at dør nogen af Skibsmandskabet, er Rederiet forpligtet til at bekoste hans Begravelse, og det ses af Motiverne til samme, at det netop har været Hensigten dermed at forandre Bestemmelsen i § 33 af Lov 23. Februar 1866, hvorefter paagældendes Hyre til Dødsdagen kun blev at udbetale til hans Bo efter Fradrag deri af, hvad der nødvendig blev udgivet til hans Begravelse.

Kaptajn Wibroe har imidlertid gjort gældende, at den nævnte Bestemmelse ikke kunde finde Anvendelse i nærværende Tilfælde, hvor Vedkommende ikke havde mistet Livet under Udførelsen af sin Tjeneste, men tværtimod som Følge af Udførelsen af en ham udtrykkelig forbudt Handling uden for Skibet. I Forbindelse hermed har Kaptajn Wibroe fremhævet, at det vilde være saa meget mere urimeligt at paalægge ham de omtalte Omkostninger, som han, hvis den paagældende kun havde faaet Skade (et Brud) eller Sygdom ved det forbudte Bad, havde i Følge Sølovens § 90 kunnet afskedige ham straks og anvende hans Resthyre til hans Pleje, hvorefter ogsaa hans Begravelse, hvis han derefter var død, vilde have været Rederiet uvedkommende.

Efter alt det foreliggende maa den forulykkede imidlertid antages endnu at have hørt til Skibsmandskabet ved sin Død og at være død i sin Tjeneste, uanset at Døden skyldtes en af Kaptajnen forbudt Handling, og Kaptajn Wibroe findes derefter i Følge den udtrykkelige Ordlyd af Sølovens § 93 at være pligtig til at afholde Omkostningerne ved hans Begravelse, uden Hensyn til om denne Bestemmelse maatte være urimelig, hvad Retten ikke har at undersøge, og uden Hensyn til, hvorledes Forholdet vilde have stillet sig, hvis den paagældende kun var blevet syg ved Badningen, derefter afskediget og senere død som Følge af Badningen. Efter Ordlyden af nævnte § 93 kan Kaptajnen dernæst ikke kræve de omtalte Kr. 48.07 fradragne.

Kaptajn Wibroe dømtes herefter til at betale til Udenrigsministeriet Kr. 66.75 med Renter plus i Sagsomkostninger Kr. 8.20 og i Salær til Kammeradvokaten Kr. 20.

Konnossements-Klausulerne.

Professor Grundtvig udtaler sig imod en nordisk „Harter Act“.

„Gøteborgs Børssällskap“, som bestaar af Købmænd og Skibsredere, nedsatte, i Følge svenske Blade, forrige Efteraar en Komite, der skulde tage det vigtige Spørgsmaal om en

nordisk „Harter Act“ under Behandling. Denne Komite har nu afgivet sin Betænkning angaaende Sagen. To af de tre Medlemmer er enige om, at den simpleste og mest effektive Maade at ordne Sagen paa med Hensyn til Konnossementsklausulerne vilde være, at der indførtes ligelydende Bestemmelser i de respektive Landes Søfartslove, og at disse Bestemmelser for Konnossementets Vedkommende opretholder det Ansvar, som i Søfartslovens § 142 bestemmes for Bortbefragterens Varer. Hvad Certepartierne derimod angaar, mener de, at disse udgør en gensidig Kontrakt mellem to Kontrahenter, og at de som frivilligt indgaaede, gensidige Overenskomster maatte tilkendes den Aftalefrihed, som de hidtil har haft.

Det tredje Medlem har imidlertid reserveret sig sin Stilling. Medens han til Fulde er enig med sine Kolleger i, at man paa en passende Maade modsætter sig og søger at hindre Misbrug af Konnossements-Klausuler, hvor saadant virkelig finder Sted, finder han dog ikke, at Lovbestemmelser vilde være den heldigste Maade at ordne Sagen paa.

Til yderligere Belysning af dette vigtige Spørgsmaal om Konnossementer havde Børsselskabet til sit Møde for nogen Tid siden indbudt Professor L. A. Grundtvig fra Kjøbenhavn, der er fuldstændig inde i Sagen, til at holde Foredrag.

Foredragsholderen paapegede den betydelige Magt, Rederne havde til ved Klausuler at befri sig fra snart sagt alt Ansvar.

Konnossementerne frembyder to Sider til Betragtninger, nemlig deres Garanti for Indlastningen og deres Transportløfte. Det kan synes ejendommeligt, at Loven har paalagt Rederne og deres Repræsentanter — Skibsførerne — at tilse, at Købmanden leverer, hvad man er enig om. Da man saaledes i Omsættningens Interesse har tvunget Redere og Afskibere til at blive Garanter for Lasten, har disse for at beskytte sig fundet paa at indføre Klausuler, som begrænser deres Ansvar. Det er dog givet, at de her ikke maa gaa for langt, thi om de f. Eks. faar 84 Fade i Stedet for 100, eller faar en ødelagt Vare til Indlastning, saa hjælper det dem ikke, at de siger „Antal ubekendt“ eller „Indhold ubekendt“, men de maatte da i et saadant Tilfælde paategne Konnossementet, at dets Angivelse er urigtig.

En Klausul, som staar paa Grænsen hertil, er den om „fri for Lækage, Brækage og Skade“ etc. Der er Loven ikke fyldestgørende; thi med denne Klausul er der Mulighed for, at Kaptajnen sammen med Afskiberen kan bedrage Lastemodtageren, for hvem det jo ikke er let at bevise, at Lasten var beskadiget, før den bragtes om Bord. Naar Lasten ikke er beskadiget ved Indlastningen, burde det paahvile Kaptajnen at bevise, at Skaden er sket paa en saadan Maade, at han er ansvarlig. Klausulen „not responsible for marks“ er i mange Tilfælde umulig at overholde, naar det gælder Mærker, som ikke kan kontrolleres.

Af stor Betydning er Garantien for Rigtigheden af Konnossementernes Datering, og her er selvfølgelig Rederen ansvarlig. Konnossementet er ikke rigtigt, fordi det er dateret den Dag, det er underskrevet, thi Datoen refererer sig til Konnossementets Indhold og skal altid angive den Dag, Varen er modtaget til Indlastning. Af særlig Betydning er Rederens Ansvar for de antidaterede Konnossementer.

Konnossementets anden Side er som før nævnt dets Transportløfte, og her staar den gamle Strid mellem Rederne og Købmændene. Rederne har jo indført mange Klausuler, men disse har ogsaa haft sine historiske Grunde. Stærkest har Rederne formaaet at gøre deres Interesser gældende i Rutefarten, medens Forholdene i den fri Fart er heldigere for Købmændene. Konnossementerne og Fragterne er afhængige af hinanden, saa gode Konnossementer medfører højere Fragter, og omvendt daarligere Konnossementer lavere Fragter. Ved

at gøre Konnossementerne daarligere, er dog opstaaet Overgangstider, der har bragt Rederne Fortjeneste, thi Fragterne er ikke sunket saa hurtigt og stærkt, som Konnossementerne er forandrede.

Taleren berørte endvidere Assurandørernes Stilling i Sagen og fremhævede herunder, hvorledes disse led under forskellige Klausuler; men de rustede sig til Forsvar. Vistnok lykkedes det dem ikke at gennemføre deres Beslutning paa Konferencen i Paris 1901 om ikke at tegne Assurance, naar Fritagelsesklausulerne var for vidtgaende, men hvem véd, om det ikke lykkes bedre næste Gang.

Spørgsmaalet er nu, hvorledes man skal kunne komme Købmændene til Hjælp. Der er her frem for alt to Ting, som man maa stræbe efter, nemlig Garantier for Stuvning og Sødygtighed. Man har nu ment, at ligesom „Harter Act“ tilbageviste amerikanske Overgreb, saaledes bør den nordiske Sølovgivning tilbagevise Overgreb for Nordens Vedkommende. Men et saadant Ræsonnement kan betyde „at give Fanden en Finger“. Thi saadanne Bestemmelser for Sverrig, Norge og Danmark vilde lede til det Resultat, at ingen engelsk, tysk eller fransk Kaptajn vil gaa op til vore Havne med vore strengere Forskrifter, naar de har alle andre Havne med mindre Risiko at vælge imellem. Følgen vil da blive Indførelse af Differentialfragter for vore Havne, hvilket selvfølgelig vilde gøre vor Handel og Søfart stor Skade. Købmændene burde derfor se at faa Underhandlinger i Stand med Rederne, der vistnok er i Stand til at byde noget, som maatte kunne akcepteres. De kunde saaledes byde Garanti for Stuvning, mod at de selv fik Lov at ansætte Stuvere, samt for Sødygtighed, de kunde opgive unødige Klausuler, tilbyde Ansvar for „received for shipment“ Gods, selv inden det toges om Bord, kunde tilbyde Adviseringspligt samt Indskrænkning i Klausulen om „Lækage, Brækage og Skade“ etc. Men ogsaa Købmændene kan gøre Tilbud; navnlig kan de tilbyde højere Fragt, hvad Rederne først og fremmest tilstræber at faa. Kunde man saa naa til en Overenskomst, maatte man faa Assurandørerne med; med formindsket Risiko vilde de nok sætte Præmierne ned. Og vilde man endelig have Overenskomsten bekræftet af Loven, kunde man jo i denne indføre et Mønsterkonnossement, der var fremgaaet som Resultat af Forhandlingerne mellem Købmænd og Redere.

Efter Foredraget førtes en længere Diskussion.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

Af denne Samling, der med Bidrag af Nordisk Skibsrederforening er udgivet af Foreningens Bestyrer, Hr. Johs. Jantzen, foreligger nu fjerde Aargang. Det er os en Glæde paany i Aar at henlede vor Søfartsverdens Opmærksomhed paa denne Domssamling. Det bør slaas fast i Bevidstheden, at for alle, der beskæftiger sig med Søfartsforhold, er den et Gode, der maa vurderes meget højt. Thi Kendskab til de Retsafgørelser, der træffes i Henhold til de gældende Søfartslove, har jo overordentlig stor Betydning i det praktiske Liv. Naar der saa aabnes en saa god og bekvem Vej, ad hvilken saadant Kendskab kan erhverves og vedligeholdes, saa bør denne Vej ogsaa benyttes. Og ikke alene som den Kilde, hvorfra man kan hente saadant Kendskab, har Samlingen Betydning; men ogsaa, og maaske i nok saa høj Grad, som en Haandbog, hvoraf man til enhver Tid kan lære at kende Domstolens Stilling til de forskellige Spørgsmaal, der dukker op. I begge Henseender er Samlingen særdeles tilfredsstillende.

Den gengiver alle de Domme, der er afsagte af Søretterne i de tre nordiske Lande, og som er af almindeligere Interesse, og den gør det gennem sin Oversigt over Dommenes Indhold, sin Fortegnelse over de citerede Paragrafer i Sølovene og sit Sagregister let for den, der benytter Samlingen, at finde Oplysning om og faa Rede paa de Spørgsmaal, han vil undersøge.

Ikke alene ved at være anlagt mere med praktiske Formaal for Øje, end Domssamlinger i Almindelighed er det, indtager denne Samling en Særstilling. Den gør det ogsaa ved de Kommentarer, Udgiveren knytter til de mere betydningsfulde Retsafgørelser, og ved de Afhandlinger, der findes spredt ind mellem Domsreferaterne. De første læser man i den foreliggende Aargang som i de tidligere med stor Interesse. Det kunde være fristende, om ikke de kedelige Pladshensyn forbød det, at gengive dem i deres Helhed; vi maa imidlertid indskrænke os til at referere Udgiverens Kommentarer til den her i Danmark saa vel kendte „Norge“-Sag; mulig faar vi saa senere Lejlighed til at komme tilbage til de øvrige Kommentarer. Det hedder om vor Højesterets Dom i „Norge“-Sagen, at den afgør et Spørgsmaal af vidtrækkende international Betydning. Dampskibet „Norge“ havde i Taage paa Newfoundlands Bankerne oversejlet en fransk Fiskeskonnert med den sørgelige Følge, at 16 Mand af Skonnertens Besætning omkom. Enken efter en af de omkomne anlagde paa egne og Børns Vegne Sag mod „Norges“ Kaptajn til Erstatning for Tab af Forsørger. At Sagen ikke anlagdes i Amerika, maa antagelig forklares derved, at amerikansk (saa lidt som engelsk) Ret giver Adgang til at lægge Beslag paa Skibet for saadanne Fordringer, saa at det var umuligt at faa Sagen ind under amerikansk Jurisdiktion; havde Sagen kunnet bringes for amerikansk Domstol eller for et Forum i Evropa udenfor Danmark, vilde Udfaldet ikke have været tvivlsomt, undtagen for saa vidt angik Erstatningens Størrelse. — Efter at have refereret Sagens Gang ved de danske Domstole, der endte med, at „Norges“ Fører blev frifunden, fordi han ikke havde gjort sig skyldig i Ugatsomhed og derfor ikke kunde paalægges Erstatningsansvar efter Straffeloven, hedder det: Man vil herefter forstaa Grunden til, at Søgmaalet var rettet mod Kaptajnen personlig og ikke mod Rederiet. Sidst nævnte kunde i al Fald ikke straffes og altsaa heller ikke dømmes til at erstatte Tab af Forsørger, medens der var en nærliggende Mulighed for, at Højesteret vilde have fundet, at „Norges“ Fører havde paadraget sig et Ansvar, der faldt ind under Straffelovens § 198, hvorved hans Ansvar overfor Enken vilde være givet ved Straffelovens § 302. Højesteret indlader sig ikke paa nogen nærmere Begrundelse af sin Dom; dog, det vigtigste i dette Tilfælde er uden Tvivl Resultatet. Hvorvidt dette er tilfredsstillende eller ikke, vil der naturligvis være delte Meninger om, men én Ting vil alle være enige om at beklage, nemlig at Loven paa saadanne Omraader ikke er ons overalt. De energiske Bestræbelser, der nu fra saa mange forskellige Sider udfoldes for at faa en ensartet, international Lovgivning i Stand indenfor Sørrettens Omraade, vil forhaabentlig i en ikke alt for fjern Fremtid have Fremgang. — Højesterets Dom giver iøvrigt Udgiveren Anledning til følgende lille Sidebemærkning: Om Danmarks og Sverrigs Højesteret vilde tage Eksempel efter Norges og give sine Domme en udførlig Motivering i en klar og let læselig Form, vilde de blive til mere Vejledning og nyttig Lærdom end de nu er? I dette Tilfælde vilde det have været overmaade interessant at erfare, hvorfor saadant Ansvar, som her var Tale om, kun kunde støttes paa Straffelovens § 302.

De i Domssamlingen optagne Afhandlinger behandler alle Spørgsmaal af stor og aktuel Betydning; særlig bør vel her fremhæves Dispathør Theodor Amelns Afhandling om Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven, som vi tidligere har omtalt her i Bladet.

Vi anbefaler hermed paany denne Domssamling til vore Søfartskredse. Det er sagt os, at der her i Landet virkelig findes ikke faa Søretter, der ikke har anskaffet den til Brug ved deres Arbejde; skulde dette være rigtigt, maa vore Søretter gennemgaaende tro sig selv bedre funderede paa Sørrettens Omraade, end vi egentlig har troet, de er. Søretterne, mente vi, maatte være de første til at benytte sig af et Hjælpemiddel, der ikke bør lades uænset af nogen, der har med praktiske Søfartsforhold at gøre.

Grenaa Havn.

Da der nu er en glædelig Udsigt til, at Besejlingsforholdene ved Grenaa Havn i en nær Fremtid vil blive væsentlig forbedrede, idet Ministeren for offentlige Arbejder ved Finanslovens 3dje Behandling har fremsat Forslag om, at der bevilges 92,000 Kr. paa Finansloven for 1904-05 som Statens Andel til Forbedring af Besejlingsforholdene ved Grenaa Havn, skal jeg tillade mig at give en kort Beskrivelse af den Betydning, som denne Havn efterhaanden har faaet for Fiskeriet, og de Ændringer, som paatænkes udførte ved dens Indsejling.

Til bedre Forstaaelse vedføjer jeg en Skitse, der viser Havnen, som den nu er, og som den vil komme til at se ud, efter at de paatænkte Ændringer er udførte, idet jeg antager, at mange af „Dansk Søfartstidendes“ Læsere interesserer sig for dette Spørgsmaal.

Da Grenaa ny Havn paabegyndtes i 1874, dreves Fiskeriet fra den ældre Havn kun med godt en Snes aabne Joller og indskrænkede sig nærmest til Kystfiskeri.

Den ny Havn har derimod, i Løbet af 10 Aar, fra 1. Januar 1890 til 31. December 1899, været besejlet af 25,606 afgiftspligtige Fartøjer. Heraf var de 21,970 Fiskerifartøjer, som søger Havn fra Fangstpladserne mellem Øerne Læsø og Hjelm, dels for Stormvejr, men især for at afsætte Fangsten, der herfra eksporteres videre, pr. Bane, til Ind- og Udland.

Af de nævnte 21,970 Besejlinger med Fiskerifartøjer skete omtrent Halvdelen med her hjemmehørende Kuttere, nemlig 10,571, og med Fartøjer fra andre Pladser 11,399

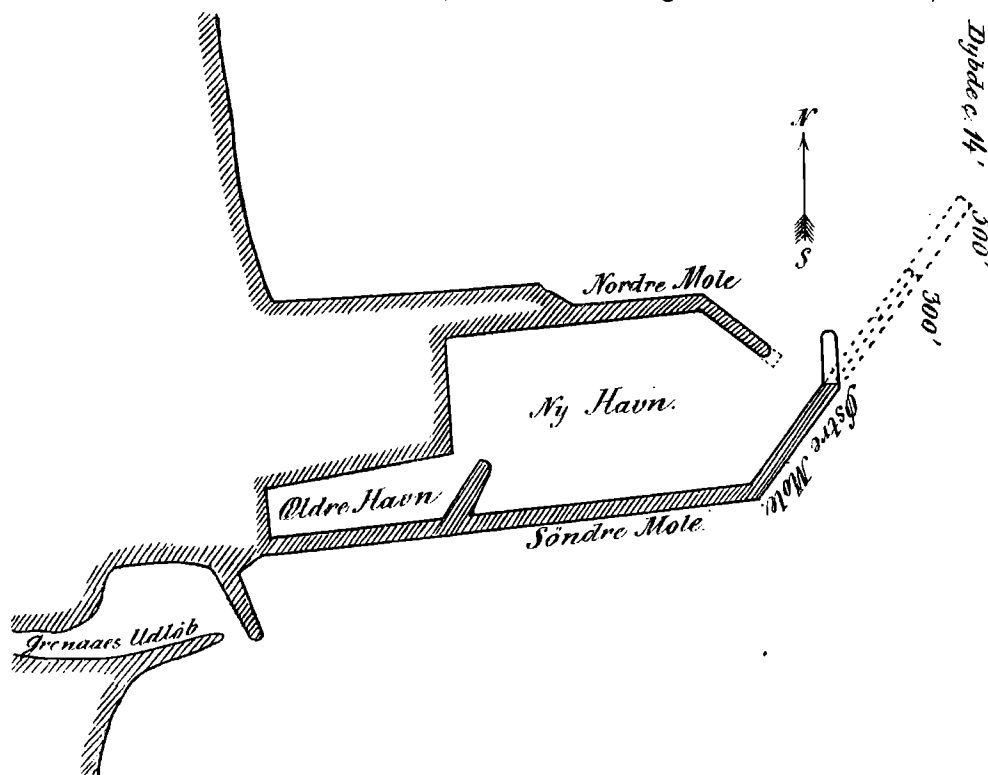
nemlig: fra Lemvig.....	1,668
- Assens.....	1,548
- Struer.....	1,414
- Thisted.....	968
- Frederikshavn og Skagen...	906
- Aalborg.....	646
- Esbjerg.....	478
- Ærø.....	310
- Hadsund.....	292
- Ebeltoft.....	184
- Aarhus.....	172
- Svendborg.....	122
- Sæby og Læsø.....	103
- Middelfart og Faaborg.....	118
- Lynæs.....	144
- Hundested.....	82
- Gilleleie.....	376
- Hornbæk.....	38
- Raa.....	676
- Landskrona.....	386
- Gøteborg.....	54
- Kjøbenhavn.....	76
- Liseleie.....	20
- Anholt.....	206
- Odense.....	62
- Lerberg.....	34
- Svaneke, Nexø og Rønne...	160
- Thurø.....	14
- Nykjøbing M.....	20
- Kallundborg.....	30
- andre Pladser.....	92

De her hjemmehørende Fiskekutteres Antal er 50, foruden at der i Grenaa Tolddistrikt er hjemmehørende c. 130 aabne Joller og mindre Dæksbaade. De fleste Kuttere og Joller er nu forsynede med Motorer.

Det vil af disse Tal tilstrækkelig tydelig fremgaa, hvilket Opsving Fiskeriet har taget, siden Grenaa ny Havn blev bygget, og hvilken Betydning denne har faaet for Fiskere fra alle Egne af Landet.

Et Blik paa medfølgende Skitse viser, at Grenaa ny Havns Form kom til at afvige betydeligt fra den ældre Havn, derved at begge dens Molers Yderender fik et Knæk indad imod Havnebassinet.

Disse Knæk havde den ældre Havns Moler ikke, hvad der ligeledes ses af Skitsen; men dennes østre



Mole var den Gang c. 65 Fod længere end den Rest af den, som endnu er bibeholdt, hvorved den dækkede den nordre Mole for de imod Land rullende Søer, der under en Storm af Øst eller Nordøst kan naa en saadan Højde, at de skyller ind over den østre Moles Bølgeskærm og gør al Passage paa denne umulig.

Disse to Knæk paa den ny Havns Moler blev givet dem for at fremskaffe mere Ro i Havnebassinnet, hvad der dog kun til Dels er naaet. Havnens østre Mole er nemlig for kort til at dække den nordre Mole imod de fra Havet kommende Søer, som derfor, særlig med nordøstlig Storm, træffer det yderste Knæk af denne Mole under en næsten ret Vinkel og derfor kastes tilbage imod de ny indbrydende Søer, hvad der fremkalder et dobbelt oprørt Hav i selve Havnens Indsejling, der under disse Forhold gør det yderst farligt at anduvs Havnen, og tillige kaster store Vandmasser ind i Havnebassinnet og bringer dette i saadan Uro, at der kun kan være Tale for Fartøjerne om at ligge under den nordre Mole i Ydrehavnen, og dette kun med idelig Fare for alvorlig Skamfling og sprængte Fortøjninger.

Den østre Moles indad mod Land bøjede Knæk tvinger ogsaa større Fartøjer til at gaa helt ind i Landbraaddet for at kunne styre ind i Havneindløbet, hvorved de er udsatte for at tørne Landgrunden og miste Styringen af Skibet, med Fare for at strande.

For at bøde paa disse Ulemper har Vandbygningsdirektoratet, som har vist megen Interesse for Sagen, ved Hr. Ingeniør Hummel, ladet udarbejde et Projekt til Forbedring af Indsejlingen.

Dette gaar, som det vil ses af de paa Skitsen punkterede Linjer, ud paa at bortfjerne den østre Moles yderste Knæk, og at forlænge selve Molen enten 500 Fod eller dog 300 Fod, medens den nordre Mole tænkes forlænget med et nyt Molehoved.

Der kan vel næppe være Tvivl om, at 500 Fods Forlængelsen vilde være det rationelle og blive en stor Forbedring af Indsejlingen, ligesom den ogsaa vilde yde større Garanti for Ro i Havnebassinnet; men da Bekostningen ved at forlænge Molen 500 Fod er anslaaet 82,000 Kr. større end Forlængelsen af 300 Fod, er man foreløbig blevet ved denne sidste Længde, som rækker ud omtrent i Flugt med den nordre Moles Yderside, hvorved dennes yderste Knæk er nogenlunde dækket imod de værste Søer.

Den saaledes forandrede østre Mole vil nu komme til at pege i Retning af den, c. 2 Kml. nordligere fremspringende Yderspids af Fornæsipynten, der giver en Del Læ med nordlige Vinde, ligesom ogsaa Kalkgrunden, der ligger Øst til Nord for Havnen, i c. 1 Kml. Afstand giver noget Læ med nordøstlige Vinde. Skulde Forlængelsen af Molen til de 500 Fod senere vise sig nødvendig, kan en saadan til enhver Tid foretages; men vil da rimeligvis blive en Del kostbarere, end hvis den foretages med det samme.

Grenaa Havn er jo som bekendt bygget paa Sandbund, og en Del Sandvandring finder ogsaa Sted langs Kysten. Det har imidlertid vist sig, at den Dybde, hvortil Havnen for henved 30 Aar siden blev ført ud, nemlig til 14 Fod, med Lethed kan holdes, naar Staten, som den i de senere Aar saa velvilligt har gjort, stiller en af sine Uddybningsdampere til Raadighed i nogle faa Uger hver eller hveranden Sommer.

Hvorvidt den paatænkte Forandring af den østre Moles Form vil bevirke mere Tilsanding end hidtil er sket, lader sig næppe forudsige.

Antagelig vil Forholdene i denne Retning ikke blive vanskeligere, end at den oprindelige Dybde af c. 14 Fod let lader sig opretholde ved noget Uddybningsarbejde af og til, med en hensigtsmæssig Uddybningsdamper, saaledes som det er sket i de senere Aar.

Erfaringen fra den ældre Havn, hvis Form man nu igen nærmer sig, men som kun havde c. 9 Fod Vand i Indsejlingen, gaar i den Retning, at vedholdende østlige

Storme undertiden danner en Revle af 1 à 2 Fods Højde udenfor Havnen; men at Søen, med andre Vindretninger, igen selv kunde bortskære en saadan Revle paa nogle faa Dage.

Hvad den korte Forlængelse af den nordre Mole angaar, da maa det antages, at man venter dermed, til det viser sig, hvilken Virkning Forandringen af østre Mole vil have. Det kan jo nemlig tænkes, at denne Forlængelse, der vil indsnævre Indsejlingen noget, maaske viser sig helt at kunne spares.

Alt i alt maa det siges, at den Velvilje, som den høje Regering og Rigsdag nu staar i Begreb med at vise Grenaa Havn, ved at yde et godt Bidrag til dens Forbedring, vil vække Glæde og Tilfredshed i vide Kredse af den store Fiskerbefolkning, Landet over, som jævnligen er henvist til at have Station og søge Tilflugt i denne Havn.

Grenaa, i Marts 1904.

V. Krogh,

fhv. Skibsbygger og Havneudvalgsmedlem.

Et Forslag til en Assuranceafdeling.

Vi har modtaget følgende:

Under de sidste Aars trykkende Tilstande for Fragtfarten, baade for smaa og store Skibe, er det om at gøre, da Indtægterne er nede paa Minimum, ogsaa at søge at bringe Udgifterne ned til det mindst mulige, og jeg vil derfor tillade mig at fremkomme med et Forslag til Overvejelse.

Vi er efterhaanden ikke saa faa Medlemmer af de smaa, gensidige Assuranceforeninger, som har Skibe til større Værdi end de 10 à 12,000 Kroner, som i Reglen er Grænsen for disse Foreningers Garanti paa en Køl, og vi maa derfor henvende os til de store Selskaber, for at faa forsikret det, som er ud over den Sum, de smaa Selskaber garanterer for. Kunde vi ikke blive enige om at slaa os sammen og danne en særlig Forening ved Siden af de allerede bestaaende, hvori vi kunde faa forsikret de eventuelle Værdier ud over de første 10 à 12,000 Kroner, som jo nu for det meste er forsikrede i kjøbenhavnske Selskaber til 7 pCt. og derover. Hvis vi for Eksempel begyndte med et lille Indskud eller ogsaa uden Indskud og 4 eller 5 pCt. i Præmie, vilde vi jo baade have en billigere Assurance og forhaabentlig inden ret længe et Garantifond samlet, saa Præmien kunde sættes ned eller tilbagebetales. Det har jo, gennem mange Aars Erfaringer, vist sig, i de bestaaende Assurancer, at en Præmie paa $1\frac{1}{2}$ à 2 pCt. er omkring ved det normale; den kan holde en Forening oven Vand, det ene Aar kan det gaa lidt op og det andet lidt ned i Kassebeholdningen, men i det hele, det ene Aar med det andet, har vi Beviser for, at en saadan Forening kan balancere med omkring et Par pCt. aarlig Præmie; hvorfor saa betale 7 og derover?

De Ekstrapræmier, som Lovene i Kjøbenhavn Assurance-selskaber fastsætter, passer heller ikke for vore smaa Forhold. Naar et Skib lader Bloksten eller andre tunge Varer, svares der Ekstrapræmie, jeg tror det er $\frac{1}{2}$ pCt. for Rejsen. Naar en saadan Rejse varer 3-4 Maaneder og derover, kan det maaske være meget passende; men i Reglen strækker vore Rejser sig jo ikke langt over 14 Dage, og undertiden har vi kun Lasten inde i 4-5 Dage, og saa er en Præmie paa $\frac{1}{2}$ pCt. en uforholdsmæssig høj Ekstrabetaling, som vore smaa Fragter ikke kan bære.

Jeg vil tillade mig at anmode mine ærede Kolleger, som er interesserede i dette Spørgsmaal, om at overveje det i Løbet af Sommeren, saaledes at vi, hvis det skulde

vinde Tilslutning, muligvis kunde samles og bringe det ud i Virkeligheden til Vinteren. Det er ikke nogen ny Tanke, da, saa vidt jeg véd, en lignende Forening allerede bestaar i Svendborg Tolddistrikt. Vi er sikkert nok til at bære det frem, naar vi gaar med allesammen, og vi vil, naar det kom i Gang, sikkert kunne bringe vore Udgifter betydeligt ned paa dette Omraade.

L. N. Skakke,
Fører af Sk. „Fremad“ af Faxø.

Vægtgarantiens Afskaffelse i Østersøhavnene.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af, hvad der er skrevet i „Dansk Søfartstidende“ saa vel som i forskellige andre Blade i Ind- og Udland, tillader ogsaa jeg mig at bede om Plads til et Par Ord om „Vægtgarantiens Afskaffelse“.

Det maa absolut for alle, der har med denne Sag at gøre, staa som et uvurderligt Gode, om vi nu kunde betragte denne gamle uretfærdige Uskik (Vægtgarantien), som begravet, og det er derfor med et Lettelsessuk, at vi, som skal aftvinge denne Del af Østersøen en hel Del af det, vi skal bruge til „det daglige Brød“, i Foraaret kan underskrive Certepartiet paa Kønigsberg. Det kunde imidlertid gaa her, som det før er gaaet; naar man tror at have overvundet en Vanskelighed, kan en lille Uforsigtighed fordærve en hel Del af det vundne, og for at forebygge dette, er det netop, at jeg her tillader mig at raabe et „Vagt i Gevær“.

Uden „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ havde vi, i denne Sag, aldrig naaet dertil, hvor vi nu staaer, det vil vist alle indrømme, men det er maaske Mindreparten af Redere og Skibsførere, som véd, hvilket Besvær det har været forbundet med for Foreningens Mænd, deraf i første Række Sekretæren for Foreningens Afdeling for mindre Skibe, Hr. Nicolaisen. Fra ham har Tanken og de første Skridt sit Udspring, og senere har han haft et stort Arbejde med at faa samlet Underskrifter fra de tyske og svenske Redere og Førere.

Af alt dette Arbejde igennem Rederiforeningen og i Forbindelse med andre Foreninger af samme Art i Udlandet er Resultatet dette, at vi, saafremt vi ikke selv, nu da vi staaer ved Grænsen og ser ind i det forjættede Land, ved en vaklende Optræden forkludrer Sagen, kan betragte den forhadte, uretfærdige Vægtgaranti som død og begravet, og uagtet jeg ikke tiltror mine Kolleger, hvad enten de, som vi andre, er bundne ved Underskrift og Mulkt eller ikke, noget saa lavt og ukollegialt, som at de med Forsæt, lokket af en tilsyneladende, øjeblikkelig Fordel, skulde gøre noget, der kunde forkludre denne gode Sag nu, før den har virket i Praksis, tillader jeg mig dog indtrængende at anmode alle Redere og Skibsførere om at være meget paapassende i Retning af ikke at indgaa paa nogen som helst Slags Vægtgaranti i en hvilken som helst Form eller modtage nogen Slags Garanti i Stedet for at skrive sig „fri for Vægt“ paa Konnossementet. Dette kunde nemlig i Øjeblikket have de skæbnsvangreste Følger og ende med uigenkaldeligt Tab af denne gode Sag, som det har kostet saa megen Møje og Besvær at føre til en heldig Løsning.

I Betragtning af, at man vil kunne paapege andre for Sejlskibsfarten øjensynlig gavnlige Ting, hvorfor vi ogsaa kan takke Rederiforeningen, tillader jeg mig, særlig med denne Sag for Øje, samtidig at rette en Opfordring til dem, som endnu ikke har meldt sig ind i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“, om hurtigst at gøre dette, for som Medlemmer at bidrage til, at Foreningen bliver saa

stærk som muligt, for at den med Autoritet kan medvirke til andre, for Sejlskibsfarten gavnlige Reforme.

Ærbødigst

H. C. Andersen,
Fører af Gl. „Freia“.

Forholdene ved Faxø Havn.

Vi har modtaget følgende:

Faxø Havn er i mange Henseender i en meget tarvelig Forfatning, idet Havnen, grundet paa den delvis lave Vandstand for de c. $\frac{2}{3}$ af dens Areals Vedkommende, er ufremkommelig for lastede Skibe. Naar der, som oftere sker, ligger c. 30 Smaaskibe i Havnen, saa vel lastede som tomme, da er de tomme Skibe placerede svinebundne ved den sydlige Kaj med Sprydene udefter, og de lastede Skibe ved Nordostkajen ligeledes med Sprydene udefter, saaledes at der mellem Skibenes Forgrejer kun er et c. 8 Favne bredt Løb, som indgaaende Skibe skal passere, hvad der ofte med uroligt Vejr volder store Vanskeligheder.

Paa Sydsiden i selve Havnebassinet er der anbragt en Del Fortøjningspæle, som imidlertid er til mere Gene og Skade end til Gavn for Skibene, idet disse ofte ligger og rider op ad Pælene og derved lider adskilligt Havari. Disse Pæle bør absolut fjernes og Havnen uddybes paa denne Side, saaledes at Skibene kan komme umiddelbart til Kajen med deres Agterfortøjninger, i Stedet for som nu at skulle ligge c. 25 Favne fjernede fra denne, i hvilken Stilling de kun med Vanskelighed kan naa at gøre fast.

Havnen trænger først og fremmest til en grundig Uddybning, saaledes at saa vel lastede som tomme Skibe med Sikkerhed kan baade holde paa Havnen og ligge i samme, dette kan imidlertid kun ske ved en grundig Forbedring og Tætning af den sydvestlige Mole, som kun bestaar af løse Sten, hvor Søen slaar igennem.

Jeg tillader mig at henstille til rette Vedkommende at faa de nævnte uheldige Forhold forbedrede, og jeg tror, at alle mine Kolleger er enige med mig heri.

N. S. Hansen.
Fører af Sk. „Mira“.

Fragtmarkedet.

Det er desværre fremdeles kun sørgelige Ting, vi har at meddele om Fragterne, som i de fleste Retninger enten er flovede yderligere af eller holder sig paa samme Lavmaal som for en Uge siden. De eneste Steder, hvor der ingen effektiv Nedgang har fundet Sted, er Nordamerika og enkelte Grene af det østlige Marked, men ogsaa her spores der i Øjeblikket en nærmest nedadgaaende Tendens, og alt ialt maa Udsigterne til nogen almindelig Bedring siges at være saa daarlige som nogen sinde, omendskønt den Aarstid, vi nu befinder os paa, burde være nogenlunde livlig, da adskillige Markeder nu aabnes igen efter Vinterpassiviteten. Ser man endvidere hen til den umaadelige Mængde Nybygninger, der i den seneste Tid er satte i Vandet, og den Masse Tonnage, der stadig kontraheres for, altsammen mest Dampere af store Dimensioner, maa man uvilkaarligt spørge sig selv, hvad Enden skal blive. For Trampdampernes Vedkommende tiltager Konkurrencen af de regelmæssige Dampskibslinjer Aar for Aar, idet sidst nævnte stadig udvider deres Virkefelter paa Bekostning af Trampbaadene,

hvis Enemærker efterhaanden indskrænkes, og baade i den kortere og længere Fart mærkes for Tiden denne Linjekonkurrence meget føleligt, uden at dog sidst nævnte saa endda beneficere derved.

Det østlige Marked er endnu uforandret for Indiens Vedkommende. Der betales sidst fra Calcutta 23/9 pr. April, 21/3 pr. Maj/Juni. Bombay og Kurrachee viser meget lidt Liv. Rispladserne har taget nogle Dampere til 22/6 O. C. eller Levanten, og for en enkelt stor Baad (8,500 Tons) akcepteredes 21/3 rensed Ris Rangoon/Liverpool pr. 1./20. Maj. Java har taget nogle Baade for Sukker pr. Juni/Juli/August til 25/ Evropa eller U. S., og 27/6 betales til Halifax. For Kul er Raterne decideret lavere, og kun 2 Dollars betales nu Moji/Hongkong pr. April/Maj, 2 à 2¹/₄ til Singapore.

Sortehavet, Azoff og Donauen er stadig meget flove, og Forholdene bliver næppe bedre, førend Spørgsmaalet angaaende de ny Salgskontrakt-Formularer er bragt i Orden. Korn er meget knapt til Stede, endvidere truer igen Maattepenge Spørgsmaalet med at komme frem, Ekspeditionerne er daarlige, og under ét maa Tilstanden nærmest betegnes som fortvivlet for Tiden. Der er kun sluttet faa Dampere i den forløbne Uge, og der betales sidst 7¹/₂ à 7/3 N. C. fra Sulina eller Odessa for mindre Baade, medens større Baade, anlagte til c. 7/, maa være glade ved at faa Komplettering til 5/ à 6/ L. H. A. R., 8/ betales Odessa/Kjøbenhavn. Fra Azoff sluttedes der til 8/9 à 9/ „any“, 6 d. ekstra Hamburg pr. 20. April/20. Maj, medens 9/3 „any“, 9/9 Hamburg betales pr. 15. Maj/15. Juni. I Mangel af Korn er der akcepteret Salt til meget lave Rater, saaledes fra Eupatoria til 9/6 Neufahrwasser, 10/ à 10/3 Libau eller Pernau.

Middelhavet er, stærkt influeret af Sortehavet, ogsaa meget flovt. Ertsraterne er gennemgaaende lidt lavere end for en Uge siden, grundet paa det store Udbud af Tonnage. Der betales med „free despatch“ 6¹/₂ Carthagen/Maryport, 6/10¹/₂ Grækenland (2 Pladser)/Glasgow, 5/10¹/₂ Almeria/Stockton, 5/ à 5/3 Newport. Fra Aleksandria noteres 6/6 à 7/ for Bomuldsfrø til London eller Hull. Esparto og Fosfatfragterne fra Nordafrika etc. er uforandrede. Fra Bilbao er betalt for Erts 4/3 Middlesbro, 4¹/₂ Stockton, 4/9 Rotterdam eller Dunckerque.

Nordamerika har, til Trods for at der ikke har været særlig mange Ordre, holdt sig uforandret fast, idet der paa den anden Side heller ikke udbødes megen Tonnage. Der fragtedes hovedsagelig for Træ fra Golfen, og der betales 75/ én, 77/6 to Havne U. K. eller Kontinentet fra Sapelo, 82/6 og 85/ fra Mobile eller Pensacola. Paa Netto Charter akcepteredes 10/6 fra Golfen til to kontinentale Havne pr. Maj. For Fosfat sluttedes til 12/6 Tampa/Rotterdam, 14/3 Kings Lynn. Korn- og Bomulds-laster findes ikke. Trælaster fra Kanada offereres kun sparsomt; der betales sidst 34/ St. John/Englands Vestkyst, 38/ fra Bathurst, 35/ fra Halifax. For Kul sluttedes en April Damper til 7/9 Filadelfia/ Genua.

La Plata Markedet er flovet yderligere af, og navnlig for prompt Lastning har det været forbundet med store Vanskeligheder at placere Tonnage. Selv for forholdsvist smaa Baade er der for prompt akcepteret saa lavt som 14/ à 16/ fra San Lorenzo Grænsen eller Colastine til U. K. eller Kontinentet, og fra Bahia Blanca akcepterede en 5,000 Tons Baad 14/. Pr. Juni er 17/6 det bedst opnaaelige fra San Lorenzo.

Østersømarkedet har ikke bedret sig det ringeste, idet der stadig er stor Knaphed paa prompte Laster, men længe kan det nu ikke være, førend Damperne kan komme op til Kronstadt og Botten og laste, hvilket forhaabentlig vil give lidt Luft. Reval har intet at byde paa, Riga har sluttet til 18 Frcs. Hør Dunckerque eller Ghent, Frcs. 22 D/B. Antwerpen eller Ghent, Frcs. 27 Rouen, 17/6 à 19/ Østkysten af England, og for Sleepers noteres 5/6 à 6/ Østkysten eller Holland. Libau

og Windau har sluttet enkelte Dampere for Korn til 8 à 8¹/₄ d. Havrebasis London, endvidere Pulpwood til Frcs. 22/23 pr. Favn til Ghent, Terneuzen eller Rotterdam. De tyske Pladser tilbyder Sveller til 4/9 à 5/ pr. Load til Østkysten. Fra Botten er Raterne for Trælaster uforandrede fra forrige Uge.

Kulfragterne er lavere i næsten alle Retninger undtagen til enkelte Pladser i Middelhavet og til River Plate, hvortil de er højere, grundet paa de usle hjemgaaende Markeder. Fra Cardiff sluttedes sidst til 4/6 Karlskrona, 4/9 Stockholm, 5/ à 5/3 Kronstadt, 3/9 Hamburg, 4/6 Lissabon, 5/10¹/₂ à 6/ Genua, Frcs. 7 Marseille, 6/ Port Said, 9/ Colombo, 16/ Hongkong, 20/ à 21/ fjerne Østen, 6/ Madeira eller Las Palmas, 8/ à 8/6 La Plata, 9/6 Rio Janeiro. Tynen har fragtet livligt til 4/1¹/₂ Kronstadt, 3/9 à 3/10¹/₂ Swinemünde, 4/4¹/₂ à 4/6 Norrkøping, 4/3 à 4/4¹/₂ Malmø, 3/9 à 4/ Kjøbenhavn, 5/7¹/₂ Genua, 6/3 Venedig. Fra Firth of Forth blev betalt 4/ à 4/3 Riga eller Libau, 3/10¹/₂ à 4/ Swinemünde, 3/9 à 3/10¹/₂ Kjøbenhavn, 4/3 à 4/6 Stockholm, 3/10¹/₂ Odense, 4/ Neufahrwasser, 3/10¹/₂ Sundsvall, 4/ à 4/1¹/₂ Kronstadt.

Frugtmarkedet for Sejlere. Der noteres:

ab Danzig Østkyst Kulhavn Chocks 6/6 à 7/ pr. load, Nykjøbing F. Bjælker og Planker 15 à 16 Pf., til Wasa Sukker 6 à 7 Mark pr. Ton.

ab Stolpmünde er sluttet 5 à 5¹/₄ Mark pr. Ton Rug til Danmark nordligst Aalborg, 5¹/₂ à 5³/₄ Mark pr. Ton Havre til Sydsverrig.

ab Colberg 6 à 6¹/₂ Mark pr. Ton Havre til Gøteborg.

ab Greifswald 5¹/₂ Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sydsverrig, 6¹/₂ Mark til Gøteborg.

ab Stettin 4 à 4¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Sundhavn, 50 Pf. pr. F., Cement, 3¹/₂ à 4 Mark pr. Ton Briketter til Königsberg.

ab Sydsverrig, Königsberg 3¹/₂ Mark, Hamburg 4 Mark pr. Ton Gadesten, Danzig 3³/₄ à 4 Mark pr. Ton Raasten.

ab Bornholm, Königsberg 3 Mark, Elbing 4 Mark, Danzig 3¹/₄ à 3¹/₂ Mark pr. Ton Gadesten.

ab Kjøbenhavn 11/12 Øre pr. Ctnr. Hvede til Svendborg, ellers flovt.

ab Drammen 5¹/₄ Mark pr. Ton Fortovsheller til Stettin.

ab Stege er sluttet 14 Øre pr. Centner Hvede til Aalborg.

ab Fowey, Hamburg eller Harburg 5/6 à 5/9, Riga 6/6 à 7/, Kotka 7/ pr. Ton Lerjord, til Petersborg 7/ pr. Ton Clay.

Søderhamn, Medway Stav 26/.

Archangel, Themsens Stav 42/6, til Poole D/B. 40/.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Steam

har holdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsførereren, Direktør Johusen aflagde Aarsberetningen. Skibet har været i Fart med Træmasse fra norske og svenske Havne til Spanien, og fra England med Kul tilbage til norske og svenske Havne. Der er opsejlet en Brutto Fragt af 168,478 Kr. Driftsoverskuddet udgør 25,581 Kr. Til Reservefonden henlægges 10,000 Kr. Aktieudbyttet bliver 4 pCt.

Der gaves Decharge.

Fremdeles forhandlede der om nogle Lovændringer, hvoraf de vigtigste gik ud paa Forøgelse af Aktiekapitalen, samt paa Forøgelse af Tallet af Bestyrelsesmedlemmer.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Overretssagfører C. B. Henriques og Kaptajn Chr. Poulsen.

Foreningen til Søfartens Fremme

har afholdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Grosserer Carl Melchior.

Kassereren, Grosserer Moses Melchior, fremlagde Regnskabet for 1903, der udviser en Formuefremgang af Kr. 5,504.86. Bidraget fra Marineministeriet til Navigations-skolens Drift var Kr. 4,543.76, hvilket er Kr. 812.90 mere end forrige Aar. Medlemsantallet er gaaet ned fra 973 til 909; Kontingentet var 969 Kr. mod 978 Kr. f. A. Der var bevilget Skolens Forstander, Hr. Neergaard, 1,000 Kr. i Anledning af hans 25 Aars Jubilæum, og Navigationslærer Funder 300 Kr. som Bidrag til en Studierejse til Washington. Indtægten var ialt Kr. 36,256.

Formanden, Kommandør Münter, aflagde Beretning. Navigations-skolens Virksomhed var foregaaet normalt med lidt forøget Elevantal, 586 mod 564. Foreningen var repræsenteret ved det 5. nordiske Søfartsmøde, der havde været af megen Interesse og Betydning for vor Skibsfart. Der var rejst en stærk Agitation mod Ordningen af vor Navigationsundervisning, særlig i „Dansk Søfartstidende“, og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart havde derfor ansøgt Ministeriet om en Undersøgelse af disse Forhold, der maatte erkendes ikke at være ordnede tidssvarende, idet Fordringerne til Skibsførernes kommercielle og almindelige Uddannelse nu var langt større, end da de nu bestaaende Love blev givne. Foreningen havde udarbejdet en særlig Betænkning om denne Sag, der støttede den af Fællesrepræsentationen afgivne Betænkning. Ministeriet havde derefter nedsat en Kommission, i hvilken Foreningen var fyldigt repræsenteret. Der synes at være de bedste Udsigter til et godt Resultat af Kommissionens Arbejde.

Til Revisorer genvalgtes Dispachør J. Middelboe og Direktør C. Will.

„Aalborg Dampskibsselskab“

har afholdt sin aarlige Generaltorsamling, hvor den korresponderende Reder, Konsul N. K. Strøberg, aflagde Beretning og Regnskab fra forrige Aar.

Skønt Fragtmarkedet i hele 1903 var overordentlig daarligt, og „Else“ laa stille i 40 Dage, og „Margrete“ og „Inger“ kun var i Drift i c. 8 Maaneder, var det lykkedes at opsejle 13 % af Aktiekapitalen.

Det vedtoges at afskrive i alt 26,358 Kr. 48 Øre paa Skibene og udbetale til Aktionærerne 5 % — 16,450 Kr. — samt overføre til næste Aar 501 Kr. 38 Øre.

Rederen meddelte endvidere, at de i Fjor købte Skibe „Margrete“ og „Inger“ har vist sig særdeles tilfredsstillende, og efter at der nu i Aar vil blive foretaget enkelte Forbedringer ved dem, har man Grund til at vente, at de vil vise sig som meget rentable Skibe.

Som Kommitterede genvalgtes Fabrikant B. Thorsen og Navigationsskolebestyrer J. Kerstens og som Revisor Bankdirektør Bloch.

Udenfor Dagsordenen meddelte Rederen, at den for en Maanedstid siden købte Damper „Henning“ vil komme til at staa Selskabet i c. 78,000 Kr., og at det synes, at Selskabet ved Indkøbet af dette praktiske Skib har gjort en ganske særlig god Forretning. Skibet vil blive benyttet udelukkende til Kul fart mellem Skotland og Limfjordshavnene, idet det vil kunne gaa op til Fjordbyerne næsten med fuld Last, og det vil i Ballast kunne gaa ud gennem Thyborøn Kanal.

(Aalb. Amtst.)

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Naar et dansk Skib under 30 Reg.-Tons laster i dansk Havn til Sverrig, skal Märkrullen da paategnes af den svenske Konsul før Skibets Afsejling? Er Konsulen berettiget

til at lade sig betale for en saadan Paategning, og da hvor meget?

J. Jensen.

„Constance“ af Lohals.

Sp.: Det er os bekendt, at flere svenske Vicekonsuler her i Landet i Henhold til det om „Märkruller“ i Konsulatinstruksen anførte har opkrævet et Gebyr af 2 Kr. for Attestation m. v. paa de Märkruller, som danske Fartøjer skal medhave over Ladningen til svensk Havn, men vi har erfaret, at der efter derom sket Henvendelse til Generalkonsulatet i Kjøbenhavn derfra er faldet den Decision, at saadan Attestation skal udføres vederlagsfrit, fordi den udelukkende er i den svenske Toldkontrols Interesse. Denne Decision er dog kun et Par Aar gammel.

Fra Sø og Land.

„Finske Lloyd“, der sidste Aar forsøgsvis oprettede en direkte Damperforbindelse mellem Havre og Kanada, agter at genoptage Farten i Aar og udvide den. To ny Dampere, „Hesperus“ og „Hektor“, skal indsættes paa Ruten. Første Afgang finder Sted fra Havre d. 20. April.

(Hamb. Børsenh.)

Navigationens Aabning og Afslutning i Gamlekarleby (Yxpila Havn) stiller sig, efter hvad der meddeles os, for de sidste Aar saaledes:

Aar	1898 aabnedes	20. Maj	sluttedes	6. December.
1899	11. Juni	„	26. November.	
1900	26. Maj	„	20. „	
1901	15. Maj	„	25. „	
1902	2. Juni	„	21. „	
1903	16. Maj	„	26. „	

Ugens Havarier.

Neptun, Trawldampskib af Altona, har d. 13. ds. været paa Grund ved Skagen i tæt Taage. Skibet, der tilsyne ladende er ubeskadiget, kom flot ved egen Hjælp.

Fra Skagen skrives til os d. 14. ds:

Igaar Kl. 9 Fm. grundstødte formedelst Taage og Strømsetning paa Skagen Sønderstrand tæt øst for Byen Damptrawler „Neptun“, Kaptajn Vrede, af Altona, fra Hjemstedet til Nordsøen paa Fiskeri; 109 Reg.-Tons med 10 Mands Besætning.

Fartøjet kom atter flot Kl. 3 Em. ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Eos, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom, da det afsejlede fra Newcastle, i Kollision med Dampskib „Lolland“ af Kjøbenhavn; dette sidste fik en Del Skade, saa at Ladningen maatte losses, og Reparation foretages.

N. G. Petersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 13. ds., paa Rejsen fra Odense til England, været paa Grund paa Sydsiden af Læsø. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til England.

Alf, Galease, er den 13. ds., paa Rejsen fra Mariager med Cement, indkommet til Nyborg med Tab af Anker og Kæde, som den mistede ud for Fornæs.

Nora, Dpsk. af Esbjerg, er d. 12. ds. indkommet til Harburg efter at have udstaaet svære Storme, hvorved det har faaet nogen oven Bords Skade samt mistet en Del Dækslast. Skibet maa reparere, før Rejsen kan fortsættes.

De 6 Sødskende, Jagt af Svendborg, er, paa Rejsen fra Egernsund til Stubbekjøbing med Drainrør og Tagsten, sunken paa 5 Favne Vand c. 1/2 Sømil nord for Hou Fyr. Besætningen reddet af Jagten „Fortuna“ af Lohals. Skibet, der er ombygget i Aalborg i 1876, maalte 18 Netto Reg.-Tons.

Efter hvad der meddeles os fra Lohals, var Skibet assureret i Søassuranceforeningen for mindre Skibe i Rudkjøbing Tolddistrikt for 2,700 Kr.

Cimbria, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Baltimore været paa Grund ved „Frihedsstatuen“ ved New York. Skibet kom flot ved Assistance.

Aalborg, Dpsk. af Aalborg, er paa Rejsen fra Thisted den 18. ds. løbet paa Grund ved Stavns. Uheldet skyldes Taage. Skibet har Assistance af Aalborgs Havnedampskib Frem.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Hawthorn, Leslie & Co.s Skibsværft i Hebburn on Tyne løb den 30. Marts en Turbine-Damper, bestemt til Passagertrafik paa de kanadiske Søer, af Stablen. Skibet, der fik Navnet „Turbinia“, har følgende Dimensioner: Længde 260', Bredde 33', Dybgaende 20' 9" og er forsynet med tre Skruer og tre Parsons compound Damp-turbiner. Det er indrettet til at medføre mellem 1,500 og 2,000 Passagerer og skal kunne løbe en Fart af 21 Knob.

Med Skruedampskibet „Tholma“ bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning d'Herr T. Thommensen & Søn i Arendal, foretoges d. 13. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 278' 6" langt i Hoveddækket, 40' 4" bredt og 19' 5½" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 800 indicerede Hestekraft. Paa Prøveturen opnaaedes en Middelhastighed af c. 10,4 Knob med et særdeles gunstigt Kulforbrug.

Efter afsluttet Prøvetur fortsatte Skibet Rejsen til Hjemstedet.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 19. April.) Adolph Andersen, Schubert, ankom her 16. April fra Antwerpen; afg. forv. 20. April til Kænigsberg. — Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 14. April; afg. forv. 20. April hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 2. April til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Malaga 14. April. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Libau 17. April. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Reval 18. April. — Antwerpen, Mikkelsen, ank. til Riga 17. April. — Arkansas, Petersen, afg. forv. 20. April herfra til New York. — Arno, Müller, afg. fra Swansea 18. April til Marseille. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, pass. Brunsbüttel 18. April til Hull. — Beira, Lunge, ankom her 17. April fra Oporto. — Christian IX., Kolster, ankom til Pillau 17. April. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Ouessant Creach 16. April til Genua. — Dagmar, Larsen, afgik fra Dartmouth 18. April hertil. — Douro, Mortensen, afgik fra Christiania 15. April til Tenerife. — Florida, Ørum, ankom her 10. April fra New Orleans. — Garonne, Kromann, ankom til Danzig 16. April; afgaar forv. 19. April til Riga. — Georgios I., Sørensen, ankom til Riga 17. April. — Hekla, Hempel, afg. fra Christianssand 15. April til New York. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 18. April. — Island, Holm, afgik fra Christianssand 1. April til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Boness 17. April. — Jolantha, Christiansen, ankom her 15. April fra Libau. — Kasan, Hansen, ank. til Dunkerque 18. April. — Kentucky, Staal, pass. Stornoway 18. April fra New York hertil. — Kiew, Frissenette, ankom til London 17. April. — Kursk, Gommesen, ank. til Antwerpen 15. April; afg. forv. 19. April hertil. — Leopold II, Meyer, ankom til Messina 18. April. — Loire, Craignou, afgik fra La Rochelle 18. April til Havre. — Louise, Kruse, ankom til Hull 18. April. — Louisiana, Andresen, afgik fra New York 15. April hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Boston 18. April hertil. — Moskoy, Meldahl, afgik herfra 18. April til Riga. — Nicolaj I., Lissner, afg. forv. herfra 19. April til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 16. April direkte til Riga. — Norge, Gundel, ankom her 13. April. — O. B. Suhr, Wiencke, ankom til Windau 18. April. — Omsk, Jonsen, pass. Brunsbüttel 18. April til Ghent. — Perm, Christensen, afgik fra Blyth 16. April til Libau. — Regel, Olsen, afg. fra Libau 16. April direkte til Hull. — Rita, Schibbye, ank. til Riga 17. April. — Seine, Dampt, afg. forv. 25. April fra Bordeaux til La Rochelle. — Texas, Andersen, afgik herfra 26. Marts til New Orleans. — Thyra, Fischer, afgik herfra 18. April til Libau. — Tiber, Bech, ankom her 17. April fra Malaga. — Valdemar, Johnsen, pass. Brunsbüttel 19. April fra Hull

til Windau. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. her 18. April fra Libau. — Viking, Rasmussen, ank. til Oporto 14. April. — United States, Wulff, afgik fra New York 13. April hertil. — Ellen afg. forv. 19. April til Østverrig. — Annie ank. til Gøteborg 19. April. — Skjalm Hvide ank. her 18. April fra Vestnorge. — Marie ank. her 17. April fra Swansea. — Brage ank. til Danzig 17. April. — Vadsøe afg. herfra 15. April til Manchester.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afg. fra Blyth 15. April. — Frode, Tofte, afg. fra Riga 18. April. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Riga 17. April. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Rosario 18. April. — Erik II, Schmidt, ankom til Buenos Ayres 10. Marts. — Knud II, Hansen, ankom til Rosario 12. April. — Danmark, Kraemer, ankom til St. Thomas 15. April. — Ragnar, Holst, ankom til Lübeck 16. April. — Magnus, Mahncke, ankom til Aarhus 19. April. — Olaf, Petersen, afgik fra Rosario 17. April. — Svend II, Riber, afg. fra Stettin 19. April. — Harald, Meyer, ank. til Rosario 11. Marts.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Sunderland 16. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Swansea 10. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Palermo 17. April. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Lissabon 14. April. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Blyth 15. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Åbo 7. April, best. til Cardiff. — Russ, Rasmussen, afgik fra Pensacola 26. Marts, bestemt til Tunis. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til London 13. April.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Malaga 19 April. — Kamma, Løffler, afg. fra Sevilla 12. April. — Helga, Christensen, afgik fra Sevilla 15. April. — Martha, Olsen, ankom til Sevilla 16. April. — Elna, Leth, ankom til Tyne 13. April. — Therese, Pedersen, afgik fra Bougie 18. April.

Helsingørsk Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, afgik fra Stettin 16. April, ankom til Newcastle 19. April. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Novorossisk 15. April. — Dana, Svane, afgik fra St. Ybes 19. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Riga 17. April, best. til Ghent. — Niobe, Mathisen, afgik fra Santander 12. April, ank. til Rotterdam 16. April. — Nancy, Nielsen, ank. til Santander 13. April. — Nautik, Nielsen, afg. fra Memel 12. April, ank. til Harburg 16. April. — Nordsøen, Gram, afgik fra Esbjerg 12. April, ankom til Warkworth 14. April. — Nexos, Basse, afgik fra Burntisland 13. April, ankom til Esbjerg 16. April. — Nora, Jørgensen, afgik fra Harburg 13. April, ankom til Leith 16. April. — Napoli, Christensen, ankom til Riga 17. April. — Neptun, Kuudsen, afg. fra Riga 18. April, best. til Southampton. — Nerma, Nielsen, afg. fra Hull 15. April, ank. til Harburg 17. April. — Alfa, Hansen, afgik fra Esbjerg 16. April, best. til Riga. — Neutral, Thøgersen, afgik fra Malmø 16. April, best. til Methil.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Marseille 14. April. — Mary, Fischer, afg. fra Blyth 19. April, best. til Masned-sund.

Jylland. Karen, Winther, ankom til Sfax 19. April. — Ingrid, Meinertz, ank. til Riga 17. April. — Ester, Sørensen, afgik fra Blyth 15. April, best. til Libau.

Nordsøen. Nordland, Petersen, ankom til Boness 18. April. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Rufisque 18. April. — England, Andresen, ank. til Kbhvn. 16. April. — Holland, Lund, ank. til Kbhvn. 17. April. — Rusland, Møller, pass. Skagen 17. April, bestemt til Blyth.

Urania. Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Rufisque 15. April, bestemt til Aarhus.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afg. fra Newcastle 14. April, ank. til Swinemünde 19. April. — Russia, Poulsen, afgik fra Blyth 16. April, ankom til Svendborg 19. April. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Swinemünde 13. April, ankom til Blyth 16. April.

Østersøen. Gratia, Andersen, afgik fra Libau 16. April, best. til Blyth.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Lübeck 13. April, ank. til Blyth 16. April. — Britannia, Jensen, afgik fra Havre 13. April, ank. til Dunkerque 14. April. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Newcastle 15. April, best. til Stettin.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Middlesbrough 17. April, ank. til Grangemouth 19. April. — Carbonia, Jespersen, afg. fra Blyth 15. April, ankom til Svendborg 19. April. — Estonia, Nielsen-Fisker afg. fra Kristiania 16. April, ank. til Moss 16. April.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 17. April. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cardiff 31. Marts, best. til Colastine. — Flynderborg, Larsen, afgik Lowestoft 19. April, bestemt til Methil. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Burntisland 18. April. — Frederiks-

borg, Jørgensen, pass. Dungeness 18. April, best. til Stockholm. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Porman 13. April, best. til Jarow. — Kronborg, Hveissel, ankom til Belfast 10. April. — Rosenberg, Schultz, ankom til Grangemouth 18. April. — Skanderborg, Jensen, ankom til Ardrossan 18. April. — Søborg, Fischer, ankom til Sevilla 9. April. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 17. April. — Stjerneborg, Hansen, afgik fra Sevilla 13. April, best. til Ardrossan.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ankom Kbhvn. 17. April. — Klampenborg, Matzen, ankom til Riga 17. April. — Marselisborg, Jensen, ank. til Waterford 18. April. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Windau 18. April. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 19. April. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Kbhvn. 18. April. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Kbhvn. 18. April. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 18. April.

Neptun. Jægersborg, Agelin, ank. til Rotterdam 15. April. — Kallundborg, Lund, ank. til Riga 11. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Jensen, afgik fra Korsør 19. April, best. til Riga. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Neufahrwasser 18. April. — Agnete, Sørensen, ank. til Aarhus 17. April. — Alice, Hansen, ank. til Nørre Sundby 18. April. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kiel 18. April, best. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamson, ankom til Kiel 18. April. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 17. April.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ankom til Burntisland 15. April. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Methil 16. April, best. til Libau. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Dunkerque 15. April. — Hamlet, Schjødt, afg. fra Windau 19. April, best. til London. — Helge, Olsen, ankom Sunderland 20. April. — Rolf, Olsen, ankom til Glasgow 16. April. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 19. April.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Antwerpen 6. April. — Prins Valdemar, Kock, afg. fra Havre 17. April. — Siam, Jensen, ank. til London 3. April. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Durban 24. Marts.

Æro. Enigheden, Syane, ankom til Alloa 17. April. — Energi, Nielsen, ankom til Kallundborg 17. April. — Gæa, Knudsen, ank. til Kbhvn. 12. April. — Erindring, Hansen, ank. til Boness 13. April.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Rotterdam 17. April. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Gambia 11. April. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Odense 17. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Howden Dock 16. April. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Bathurst 9. April. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Blyth 14. April. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Swansea 15. April. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Oran 10. April. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Gambia 12. April. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Swinemünde 19. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Aarhus 19. April. — London, Bom, afg. fra Swinemünde 19. April. — Paris, Krogh, ankom til Boness 15. April.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Swinemünde 19. April. — Wien, Brink, afg. fra Swinemünde 19. April, best. til Blyth.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afg. fra Cardiff 18. April, best. til Dieppe.

Sejlskibe.

Rønne. Freja, Beck, ankom til Pillau 13. April. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Helsingborg 14. April. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Stettin 14. April. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Karlskrona 14. April. — Rolf, Møller, ankom til Karlshamn 14. April. — Hermod, Grønwald, ankom til København 13. April. — Hans Peter, West, ankom til Svendborg 13. April. — H. Christiansen, Bager, ankom til Sølvitsborg 17. April. — Sigurd, Hansen, ankom til Cimbrishamn 17. April.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ank. til Swinemünde 12. April. — Astræa, Frederiksen, ankom til Raa 9. April. — Erik, Hoffmann, ankom til Borøen 11. April. — Concordia, Henriksen, ankom til London 12. April. — Ruth, Falentin, ankom til Sarpsborg 12. April. — Ellen Kirstine, Pedersen, ank. til Brest 13. April. — Fortuna, Christiansen, ank. til Pontrioux 12. April. — Iris, Hansen, ank. til Port Leven Red 12. April. — Roma, Jensen, ank. til Kragerø 13. April. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til Hull 14. April. — Minerva, Fuglsang, ankom til Sunderland 14. April. — Alma, Hansen, ank. til Charlestown 14. April. — Gæa, Møller, ankom til Concarneau 13. April. — Ane, Jørgensen, ankom til Drøbak 14. April. — Haabet, Andreasen, ankom til Fowey 14. April. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Kragerø 14. April. — Danmark, Husfeldt,

ankom til Kings Lynn 14. April. — Freyr, Jensen, ankom til Dysart 14. April. — Ariel, Nielsen, ank. til Langesund 16. April. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Christianssand 15. April. — Christian, Jørgensen, ank. til Blyth 16. April. — Elise, Andreasen, ankom til Emden 15. April. — Boline Marie, Hansen, ankom til Varberg 15. April. — Urania, Nielsen, ank. til Dysart 15. April. — Danebrog, Clausen, ankom til London 16. April. — Vega, Rasmussen, ankom til Pillau 17. April. — Fanny, Hansen, ankom til Lowestoft 17. April. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Pontrioux 16. April. — Psyche, Nielsen, ankom til Pontrioux 16. April. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Sunderland 16. April.

Æro. Ruth, Eriksen, sejlfærdig 9. April i Gøteborg, bestemt til Carmathen (Wales). — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 12. April til Drammen. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankom 13. April til Norrkøping. — Marie Sofie, Tofte, afgik 12. April fra København til Stubbekjøbing. — Avance, Rasmussen, ankom 11. April til København. — Alf, Rasmussen, ankom 13. April til Boness. — Hermod, Dreimann, sejlfærdig 12. April i Stege, bestemt til Königsberd. — Hans, Hansen, ankom 13. April til Korsør. — Theodor, Andersen, afgik 11. April fra København til Marstal. — Marie, Christensen, afg. 16. April fra Kbhvn. til Eaux. — Forældres Minde, Christensen, ank. 13. April til Newhaven. — Expres, Boye, ankom 14. April til Stettin. — Veritas, Staugaard, ankom 14. April til Leiths Red. — Gerda, Vilhelmsen, ankom 14. April til Cadix. — Klara, Hermansen, ank. 13. April til Aberdeen. — Bølgan, Friis, ankom 14. April til København. — Agnes, Christensen, ankom 15. April til Langesund. — Laura, Jensen, ankom 14. April til Sunderland. — Immanuel, Bager, ankom 15. April til Præstø. — Svip, Jensen, ank. 15. April til Pillau. — Svalen, Rosenbeck, ankom 14. April til Grimsby. — Ingolf, Jørgensen, er ankommen til Monte Christy (Haiti). — Vigilant, Rasmussen, afgik 12. April fra København til Marstal. — Thyra, Rasmussen, afg. 20. Marts fra Maracaibo til Hamburg. — Freden, Andersen, ankom 16. April til Delfzyl. — Valborg, Johansen, ank. 16. April til Gøteborg. — Caroline Kock, Hansen, ankom 16. April til Nantes. — Skirner, Rasmussen, ankom 16. April til Blyth. — Herkules, Bager, ank. 16. April til Rostock. — Anne Sophie, Petersen, ankom 15. April til Frihavn. — Hansigne, Clausen, pass. Prawle Point 3. April til Cadix. — Haabet, Rasmussen, ankom 16. April til København fra Königsberg. — Albertha, Kromann, ankom 17. April til Newcastle. — Eos, Christensen, var 14. April sejlfærdig i Frederiksstad, bestemt til Cardigan (Wales). — Hebe, Clausen, ankom 16. April til Hamburg. — Gloria, Fabricius, ankom 18. April til Pillau. — Lucinde, Christensen, ankom 17. April til Douarrarez. — Elise, Petersen, ankom 18. April til Stralsund. — Cæsar, Jørgensen, ankom 18. April til Pillau. — Anne, Jacobsen, ankom 18. April til Stralsund. — Bien, Petersen, ank. 18. April til Kerteminde. — Anna, Madsen, ankom 17. April til Hartlepool. — Marie, Kromann, ank. 18. April til Swinemünde. — Fredensborg, Kisby, ankom 18. April til Nantes. — Juliane, Christensen, afg. 13. April fra Sunderland. — Hildur, Andersen, afgik 16. April fra Svendborg til Helsingborg. — Kodan, Hansen, var 12. April sejlfærdig i Cadix, bestemt til Caraquette (New Foundland.)

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Lille-Grund SØ. En Jagt er sunken i 4½ Ev. Vand, 1/8 Kml. S. 33° Ø. fra Lys- og Klokketønden ved Lille-Grund. Masten er 15 Fod over Vandet.

Store-Bælt. Hov NØ. En Jagt er sunken 2 Kml. NØ. for Hov i 5 Fv. Vand. Toppen af Masten er over Vandet.

Østersøen. Rødsand-Rende. Ved Rødsand-Rende er Afmærkningen paa Ø-Siden forøget med 7 røde Spidstønder, der ligger i 19 Fod Vand midt i Mellemrummene mellem de 8 Sømærker, som laa der.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. I Følge Telegram fra Lodskaptajnen i Stockholm er følgende Fyrskibe afgaaede til sine Stationer: „Svenska Björn“ d. 14de, „Grundkollen“ d. 17de og „Tillgrundet“ d. 19de April 1904.

Hanöbukten. Ronneby. Ved det V.-lige Indløb til Ronneby skal Belysningen forandres saaledes:

Paa Gåsføten tændes et Fyr med En-Formærkelser hver

5 S., der viser grønt Lys fra Landgrunden S. for Hasselø til c. S., hvidt Lys fra c. S. til c. S. 47° V. og rødt Lys fra c. S. 47° V. gennem V. og N. 56° 7' 20" N. Br. 15° 13' 40" Ø. Lgd. Paa Busseskar et hvidt, fast Fyr. 56° 9' 15" N. Br. 15° 14' 22" Ø. Lgd., og paa Bossklimp et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 10 S., 56° 9' 53" N. Br. 15° 14' 45" Ø. Lgd.; holdt overet i c. N. 18° Ø, leder de fri forbi Gåsfeten til tværs af Ekö.

Paa Funkø et rødt, fast Fyr, 56° 9' 28" N. Br. 15° 14' 59" Ø. Lgd., og paa Harö et rødt, fast Fyr. 56° 9' 45" N. Br. 15° 15' 16" Ø. Lgd.; holdt overet i c. N. 30° Ø. leder de fri fra tværs af Ekö til Dunsö Nabb.

En Lystønde, der viser grønt, fast Fyr, ved Dunsö Nabb. 56° 9' 22" N. Br. 15° 13' 40" Ø. Lgd.

Yttre Stekö Fyr forandres til at vise hvidt, fast Lys over Løbet N. om Dunsö Nabb og S. om Funkö og Harö, til Fyrene Aspan og Göholm er overet. N. for denne Vinkel skal Fyret vise rødt, fast Lys og S. for den, grønt, fast Lys.

Samtidig slukkes Fyrene paa Klofven, Dunsö, Ulfvaskär N. og S. og Lilla Ekö, og Lystønden ved Fiskarö inddrages.

Kalmarsund. Skäggenäs. Skäggenäs Fyr skal forandres og flyttes til Refsudden. Det skal vise hvidt, fast Lys fra c. N. 21° Ø. til c. N. 31° Ø., og Ø. derfor rødt, fast Lys. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden for det hvide Lys: 12½ Kml.

Borgholm. Borgholm Fyr skal anbringes i et lille Fyrhus. Der er ikke Vagt ved Fyret.

Dämman. Dämman Fyr skal forandres til at vise hvidt To-Blink fra c. N. 19° V. til c. N. 9° V., hvidt, fast Lys fra c. N. 9° V. gennem N. og Ø. til c. S. 25° Ø., grønt, fast Lys fra c. S. 25° Ø. gennem S. til c. S. 7° V., hvidt, fast Lys fra c. S. 7° V. til c. S. 21° V. og hvidt Et-Blink fra c. S. 21° V. til c. S. 27° V. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden for det hvide Lys: 13½ Kml.

Taagesignal skal gives med Taagetrompet, der hver 1 Minut giver Tre-Stød af 6 S. Varighed.

Oskarshamn. Sømærket Klubbåken, uden for Oskarshamn, er nedblæst.

Stockholm Skærgaard. Dalaröström. Saltsäcken. Paa Saltsäcken skal tændes et hvidt Fyr med To-Formærkelser. Lystønden skal inddrages. 59° 8' 5" N. Br. 13° 25' 30" Ø. Lgd.

Der er ikke lagt Vagt ved Fyret.

Stora Karlsö. Bremö, Eggegrund. Følgende Taagesignaler skal forandres saaledes:

Ved Bremö Fyr, uden for Sundsvall, en Taagelur, der hver 20 S. giver Et-Stød af 6 S. Varighed.

Ved Eggegrund Fyr, uden for Gefle, en Taagelur, der hver 1 Minut giver Tre-Stød af 6 S. Varighed.

Ved Stora Karlsö Fyr, ved Gotland V.-Kyst, skal anbringes en Taagelur, der hver 1 Minut giver Tre-Stød af 6 S. Varighed.

Bottniske Bugt. Furugrund. Ved Furugrund Kaj skal tændes to Ledefyr. Bagfyret viser hvidt Fyr med To-Formærkelser og Forfyret hvidt, fast Lys. De leder fra Søen til tæt ved Ladepladsen. 64° 54' 55" N. Br. 21° 14' 0" Ø. Lgd. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Tyskland. Stettiner Revier. I Stettiner Revier er Sommerafmærkningen fuldført.

Neufähr. Paa Neufähr Molehoved er tændt et rødt, fast Fiskerfyr, der lyser fra S. 85° Ø. gennem Ø. og N. til N. 85° V. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 3 à 4 Kml. 25 Fod høj, rød Baake. 54° 22' 36" N. Br. 18° 47' 3" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Nidingen. Klokketønden ved Klokketsrevfet uden for Nidingen er atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

Bohuslän. Gråen. Forandring af Fyr. Hjertöfjorden. I Hjertöfjorden skal følgende Fyr tændes:

St. Olofs Ledefyr: Det N.-lige Fyr, i Nærheden af St. Olofs Kyst, bliver et hvidt, fast Fyr. 58° 1' 0" N. Br. 11° 31' 15" Ø. Lgd. Det S.-lige Fyr, paa Svartskär, bliver et hvidt og rødt vekslende Fyr. 58° 0' 0" N. Br. 11° 31' 1" Ø. Lgd.

Eggskär Fyr, paa det N.-ligste Skær, skal vise hvidt Fyr med To-Formærkelser fra c. S. 69° Ø. til c. S. 62° Ø., med grønt Fyr med Formærkelser N. for og rødt Fyr med Formærkelser S. for denne Vinkel; hvidt Fyr med Formærkelser fra c. N. 74° V. til c. N. 68° V., rødt Fyr med Formærkelser fra c. N. 58° V. til c. N. 47° V. og grønt Fyr med Formærkelser fra c. N. 47° V. til c. N. 30° V. 57° 56' 50" N. Br. 11° 31' 3" Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Samtidig skal Gråen Fyr formærkes fra c. S. 22° V. gennem V. og N. til c. N. 24° Ø.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 4de April. 53° 36' N. Br. 3° 28' Ø. Lgd. En Undermast. 6 Fod over Vandet, sandsynligvis af et sunket Vrag.

Holland. Zuidersee. Vrouwezand. Stumtønde Nr. 5 ved Vrouwezand er ombyttet med en sort Lystønde vr. Nr. 5. 52° 51' 10" N. Br. 5° 19' 44" Ø. Lgd.

Texel Red. Harssens. Fra den 16de Maj 1904 afholdes Skydeøvelser fra Fort Harssens i indtil 5 Kml. Afstand. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, saaledes: Rødt og hvidt Flag betyder N., hvidt og sort NØ. og sort Ø. Dampere ligger ude til Vejledning og Assistance.

Helder. Fort Erfrprins. Fra 16de—20de Maj 1904 afholdes Skydeøvelser fra Fort Erfrprins. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes, rødt og hvidt Flag betyder N., sort Ø., hvidt og rødt S., hvidt V., hvidt og sort NØ., rødt og sort SØ., sort og hvidt SV., sort og rødt NV. Dampere ligger ude til Vejledning og Assistance.

Ijmuiden. Den 26de April og følgende Dage skydes i indtil 5 Kml. Afstand fra Fort Ijmuiden i Retninger mellem NV. t. N. og V. t. N. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Ooster Shelde. Wemeldinge. I Wemeldinge hvide, faste Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser ned ad Floden fra V.-Kysten til N. 58° V. 51° 31' 19" N. Br. 4° 0' 14" Ø. Lgd.

England. Bawdsey Bank. Briggen „Remembrance“ er sunken i 8½ Fv. Vand, 3½ Kml. S. 75° V. fra „Shipwash“ Fyrskib og 4½ Kml. S. 19° V. fra Orfordness Fyr. En Vragtønde er udlagt tæt SØ. for Vraget og et Vragfyrskib ¾ Kbl. NV. for Vraget. Det viser to Balloner eller to Lanterner paa den Side, hvor det skal passeres. 52° 1' N. Br. 1° 32' 15" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Isle of Wight. St. Catherine. Omtrent den 22de September 1901 forandres St. Catherine Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn 2/10 S., Mørke 4/10 S. Flammens Højde: 132 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Det skal lyse fra N. 78° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 62° V.

Et rødt, fast Fyr tændes i samme Fyrtaarn som Hovedfyret. Flammens Højde: 111 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Det lyser fra N. 80° V. til N. 63° V. 50° 34' 15" N. Br. 1° 18' V. Lgd.

Portland. Weymouth Bay. Tønderne med Skiver i Weymouth Bay flyttes om kort Tid ½ Kml. S. 2° V. hen. Den S.-ligste kommer da til at ligge 29½ Kbl. N. 89° Ø. fra Fyret paa Yderenden af Portland Bølgebrøder og i S. 22° Ø. fra Osmington Flagstang. Man gaar fri af Tønderne ved at holde Fyret paa Portland Bølgebrøder i V. ¾ N. 50° 35' 2" N. Br. 2° 20' 17" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 2den April. 38° 25' N. Br. 11° 22' V. Lgd. En afbrækket Mast, 16 Fod over Vandet, fast i et stort Vragstykke.

Frankrig. Chenal du Four. Lochrist. Den sorte Spirtønde med Cylinder ved Klippen Tournant de Lochrist er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Fyr. Synsvidden: 4½ Kml. 48° 20' 37" N. Br. 4° 48' 16" V. Lgd.

Brest. Den røde Lystønde, der viser grønt Lys ved S.-Enden af den Ø.-lige Bølgebrøder, som er under Bygning paa Brest Red, er flyttet 100 Alen S. hen. 48° 22' 10" N. Br. 4° 29' 11" V. Lgd. Tønden skal flyttes endnu en Gang, før Arbejdet er fuldført.

Den sorte Lystønde, der viser rødt Lys ved Ø.-Enden af den S.-lige Bølgebrøder, som er under Bygning paa Brest Red, er flyttet ¼ Kbl. Ø. hen. 48° 22' 9" N. Br. 4° 29' 20" V. Lgd. Tønden flyttes ikke mere.

Førene Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Execution Rock. En Damper med 18 Fods Dybgaende har stødt c. 2 Kbl. S. 9° Ø. fra Execution Rock Fyr.

South Carolina. Winyah Bay. Upper Middle Ground røde Spidstønde Nr. 6, der laa i 11 Fod Vand i Georgetown og Winyah Bay, er inddragen.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Norte. Mel Point. Den 15de Februar 1904 tændes det hvide, faste Fyr med Blus paa Mel Point atter, og det midlertidige, hvide, faste Fyr slukkes. 4° 58' 15" S. Br. 36° 53' 15" V. Lgd.

Bahia. San Antonio Bank. En Tønde er i 5 Fv. Vand udlagt ved N.-Enden af San Antonio Bank, 7 Kbl. S. 31° Ø. fra San Antonio Fyr. 13° 1' 15" S. Br. 38° 31' 15" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal. Girolamo. Det røde, faste Fyr paa Girolamo S.-Kyst lyser fra N. 37° Ø. gennem N. til N. 78° V.

De to grønne, faste Fyr paa Øens V.-Ende lyser fra N. 41° Ø. gennem N., V. og S. til S. 11° Ø. 44° 55' N. Br. 13° 48' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Korea. Chemulpo Red. Fra hvert af Vragene af de sunkne Skibe paa Chemulpo Red vises en rød Lanterne; man kan dog ikke stole paa, at den brænder. Ved Lavvande er en Del af Vragenes Skrog over Vandet.

Manchuriet, Korea, Japan og russisk Tartari. Skibsførere advares mod under Krigen i Østasien at stole paa, at Pyrene paa Kysterne af Japan, Korea, Russisk Tartari og Manchuriet brænder og paa, at Tønder og Baaker er paa Plads.

Japan. Kiusiu V.-Kyst. Higo. Yanagino Seto. Følgende Grunde er fundet:

Hidakemidashi, med 3 $\frac{3}{4}$ Fv., fra Nagaura Shima Ø.-lige Dels N.-Ende i Ø., 4 $\frac{1}{2}$ Kbl.

En Klippe, der falder 4 Fod tør, fra Nagaura Shima V.-Ende i N. 11° V., 2 $\frac{1}{8}$ Kbl., og en netop overflydt Klippe $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 75° V. fra den sidstnævnte.

Kiusiu N.-Kyst. Tsushima. Takeshiki Ko. I Takeshiki Ko er følgende Grunde fundet:

En $\frac{1}{4}$ Fv. Klippe. 34° 17' 36" N. Br. 129° 20' 59" Ø. Lgd. En 2 Fv. Klippe. 34° 17' 58" N. Br. 129° 20' 45" Ø. Lgd. En 5 Fv. Klippe. 34° 18' 3" N. Br. 129° 20' 35" Ø. Lgd. En $\frac{1}{2}$ Fv. Klippe. 34° 18' 11" N. Br. 129° 20' 50" Ø. Lgd. En 2 $\frac{3}{4}$ Fv. Klippe. 34° 18' 19" N. Br. 129° 20' 56" Ø. Lgd.

Seto Uchi. Aki Nada. Nishinogoban Sho. Paa Baaken paa Nishinogoban Sho er Blinkfyret, der viser Et-Blink hver 10 S. nu tændt. Det viser hvidt Lys Horisonten rundt, undtagen i N. 79° Ø. gennem Ø. til S. 48° Ø., over Ogoban Sho og Yebigahire, hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Rød, cylindrisk Baake. Der er ikke Vagt ved Fyret. Det midlertidige Fyr er slukket. 34° 3' 55" N. Br. 132° 26' 13" Ø. Lgd.

Hiroshima Wan. Ko Nasami Shima. Den 10. Maj 1904 tændes paa Ko Nasami Shima et hvidt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 120 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Hvidt, rundt, c. 20 Fod højt Jerntaarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 34° 17' 24" N. Br. 132° 21' 31" Ø. Lgd.

Honshu S.-Kyst. Sagami Distrikt. Koto Wan. I Koto Wan er følgende Grunde fundet:

Nakane, med 1 Fv. Vand, fra Shibahara Shima V.-Pynt i N. 9° V., 5 $\frac{1}{4}$ Kbl. 35° 13' 8" N. Br. 139° 36' 38" Ø. Lgd.

Hosone, med 3 Fv. Vand, fra Shibahara Shima V.-Pynt i N. 2° V., 4 Kbl. 35° 13' 0" N. Br. 139° 36' 44" Ø. Lgd.

Kasagone, med 4 Fv. Vand, fra Kasa Shima NV.-Pynt i S. 1° V., 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. 35° 12' 56" N. Br. 139° 36' 3" Ø. Lgd.

Shirane, med 1 Fv. Vand, fra Kasa Shima NV.-Pynt i S. 21° V., 3 Kbl. 35° 13' 18" N. Br. 139° 35' 56" Ø. Lgd.

Osubune, med $\frac{3}{4}$ Fv. Vand, fra Miura Zaki i N. 61° V., 6 Kbl. 35° 13' 52" N. Br. 139° 35' 45" Ø. Lgd.

Yokogakene, med 3 $\frac{3}{4}$ Fv. Vand, fra Kasa Shima NV.-Pynt i S. 7° V., 19 $\frac{1}{3}$ Kbl. 35° 11' 39" N. Br. 139° 35' 47" Ø. Lgd.

Honshu Ø.-Kyst. Kuji Wan. I Kuji Wan er følgende Grunde fundet:

Shirozayemnonose, med 1 $\frac{1}{4}$ Fv. Vand, fra Osaki Tempel i N. 71° Ø., 8 $\frac{1}{2}$ Kbl.

One, med 1 $\frac{3}{4}$ Fv. Vand, fra Osaki Tempel i N. 89° Ø., 6 $\frac{3}{4}$ Kbl.

Osakune, der falder 3 Fod tør ved Lavvande, fra Ushi Shima i N. 43° V., 6 $\frac{1}{4}$ Kbl.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Para og Maranhao i Brasilien anses som smittede af Pest, Paranagua betragtes som pestfri.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. April 1904. — Sø- og Handelsretsdomme. — Konnossements-Klausulerne. — Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — Grenaa Havn. — Et Forslag til en Assuranceafdeling. — Vægtgarantiens Afskaffelse i Østersøhavnene. — Forholdene ved Faxe Havn. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mænnie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

UNMACK & PEDERSEN

Jærn-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist,

Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS. WALLSEND“ and „NEWS. SUNDERLAND“.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.
Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telefon 3994.
Pladepkontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.
Hj. af Hauserg. Telefon 7784

S. Dinesens Dampdreieri

Vejle

leverer Skibsblokke af enhver Art,
Pokkenholts Jomfru, Styret samt
alt under denne Branche til Skibsdre-
ning henhørende.

Forhandlere Rabat.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Kronometer.

Paa Grund af Skibssalg er et udmærket godt Kronometer
billig til Salg; det henstaar hos og anvises af Hr. Instrument-
mager Kirkeby, Laxegade 26.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver færende
dansk Skibsfører samt enhver færende Styrmand, der opfylder
de i Søværnsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis
som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til
Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, træn-
gende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne
sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig
til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under
Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens
Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11-3.

Bestyrelsen.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. April 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	71	71	71 ¹ / ₄
Danmark		66	67
Norden		86 ¹ / ₂	87
Kjøbenhavn		67 ¹ / ₂	68
Carl	69	69	69 ¹ / ₄
Dannebrog	76 ¹ / ₂	76 ¹ / ₂	76 ³ / ₄
Skjold	47 ¹ / ₂	47 ¹ / ₄	48
Urania	18	18	18 ¹ / ₄
Union		73 ¹ / ₄	79 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896		78	79 ¹ / ₂
Østasiatiske		94 ³ / ₄	95 ³ / ₄
Østersøen		87 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Nordsøen		—	—
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		80	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	63
Inga		73 ¹ / ₂	75 ¹ / ₂
Hejmdal		96	98
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	98 ¹ / ₂	98 ¹ / ₂	99
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		97 ¹ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	82 ³ / ₄	82 ¹ / ₂	83
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		86 ¹ / ₄	88 ¹ / ₄
4% — — 2. Serie ..		93	93 ¹ / ₂
4% — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.	86 ³ / ₄	86 ³ / ₄	87
4% — — 7 —	93	92 ³ / ₄	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		88 ³ / ₄	90 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		139 ³ / ₄	141
Privatbank		112 ³ / ₄	113
Landmandsbank		118 ³ / ₄	119
Handelsbank		122	122 ³ / ₄
Grundejerbank		109 ³ / ₄	110
Burm. & Wain	95 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	95 ¹ / ₄	95 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		94	94 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		138 ³ / ₄	139 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	123 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	123 ¹ / ₄	123 ³ / ₄

Vekselkurser d. 19. April 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.20	18.16
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. April 1904.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	92.50
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	90.60
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	99.90
4% — — 1890	87.70

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

„Foren. Dampskibs.“ 14,000, „Norden“ 40,000, „Carl“ 14,000,
„Dannebrog“ 46,000, „Urania“ 30,000, „Hejmdal“ 2,000, „Skjold“
4,000, „Østasiatisk Komp.“ 6,000, „Danmark“ 6,000, „Dampsk.
Selsk. 1896“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speiditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>
Hobro.	<p>Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene.</p> <p>Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Ingen Lodstvang.</p> <p>Bugserbaad haves.</p> <p>Faste, billige Takster.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton.</p> <p>Vand haves paa Havnepladsen gratis.</p>	<p>Udføres billigt.</p>	<p>Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes.</p> <p>En 8 Tons Kran forefindes.</p>
Kolding.	<p>Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen.</p> <p>Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 Ø</p>	<p>Ingen Lodstvang.</p> <p>For Lodspengene se den Lodstakster 1903.</p> <p>Bugsering efter Aftale.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p>	<p>Losning og Lastning efter faste Takster.</p>	<p>Svajebassin, 350 Fod bredt.</p> <p>Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.</p>
Korsør.	<p>Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt.</p> <p>Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 Ø.</p>	<p>Lodstvang.</p> <p>Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.</p>	<p>Ballastafgift:</p> <p>3 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.</p>	<p>Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.</p>	<p>Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Ophalingspladser. Køhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maane-derefter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Los-ning og Lad-ning efter fa-ste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Op-halingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaa-ende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladnings-mottageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Ma-skinfabriker. Store Træs-kibsbyggerier. Ophaler-beddinger, hvoraf 2 til-hører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, af-mærket med Tøn-debøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Hav-nen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for ud-gaaende, medmindre der er benyttet Bug-sering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bug-sering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladnings-mottageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køl-halingsplads, Ophaler-bedding til ca. 200 Tons- Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

LANDMANDSBANKEN

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

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

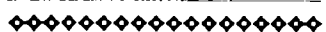
Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Otto Kragh's Efterfølger,
(Anton Hansen), Havnegade 85, Nakskov.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.



Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

A. Christensen

Forhyring af Søfolk.

Nyhavn 16. Aalborg.

Prøv engang
ufortødt

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira.

3 " rød Portvin,
anbefales til d'Hr. Skibskaptjener

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: **RODÉN.**

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

A A L B O R G.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Bøefragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prislister sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekræm- & Farvehandel.

Havnegade 85, Nakskov.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere havest altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

J. P. LUND, AARHUS,
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.
METALSTØBERI.
Vand- og Damparmatur.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Cornelius Knudsens Etabl.,
Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager,
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. April 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTER, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weillbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

De danske Conservefabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Konserver
og Skibsproviant.

**Bedst &
billigst**

Condenseret Mælk
fra **ANGLO SWISS CONDENSED MILK Co.**
anerkendt bedste Fabrikat

Sukret

English Export

Swiss Milk

Usukret

Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

Dampskibsfører.

En yngre, intelligent, paalidelig Mand med Kapital søger
Virksomhed. Billet nrk.: „Skibsfører 2128“ modtager L. Chr.
Nielsens Annonce-Ekspediton, Løvstræde 14, København.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzäpfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560.

International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

UNMACK & PEDERSEN

Jærn-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist,

Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

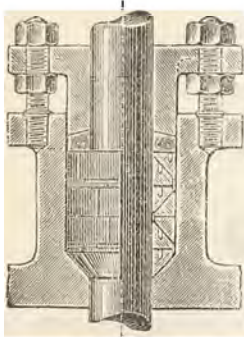
Gentlemen! Prøv
 „The five Sisters“
 og De ryger aldrig andre
 Cigarer.



Faas paa Udførsel i 3 Kralleler
 Hoved-Oplag: Peter Schmidt
 Pader Strømgade 16. Kbhvn. K. Tlf. 2994.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
 Stoppebøsser.
 Over **41,000** i Anvendelse paa
 Dampskibe og Fabriker.
 Prospekter gratis franco
 Generalrepræsentanter for Skandi-
 navien:

Max Levig & Co.,
 Kjøbenhavn K.

Er „Moss-Rose“-Tobakken søgte, skal
 hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
 pressij for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
 pastrykt selve Omalagepapiret.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND
PONTOON COMPANY (Limited).
 Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
 Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
 nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
 modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSENS** Telefon 2168.

Metalstøberi & Metalvarefabrik.
 St. Annegade 44. C.

Leverandør til Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
 Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
 FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinssbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 16, Holmens Kanal. Private. 6.

Dysart

„ROSSLYN HARTLEY“

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.



„KEW“ CERTIFICAT.
 110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen

forben Martin Niason
 Skibsproviantering
 Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge **H. C. Lund.**
Hud- og
Kønssygdomme,
 Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
 Opgang gennem Porten.
 Trædes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.
 Indlagt japanesk Naaletræs-Papir.
 Forbindrer Blæst og Koldes Indtrængen
 til Legemet, og tillader dog Fordamp-
 ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
 falingen gives.
 Faas i de fleste velrenommerede Triko-
 tage- og Herreekviperingsforretninger.
 Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
 Telf. 2557.

A. S. Motorfabrikken „Chic“
 Hillerød
 bygger
Benzin-Baad-Motorer
 som eneste Specialitet.

Udstilling
 Ny Vestergade 18
 Kjøbenhavn

Kjøbenhavn, d. 28. April 1904.

Det i vort sidste Nummer diskuterede Spørgsmaal om Besættelsen af Stillingen som pædagogisk uddannet Meddommer i Kommissionen til Afholdelse af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven har, hurtigere end man egentlig havde ventet det, fundet en Løsning, om end kun en rent midlertidig, idet Kaptajn i Flaaden N. T. Olsen af Marineministeriet er „beordret til indtil videre at fungere som Meddommer ved Afholdelsen af Styrmandseksaminerne.“

Som vi i vor sidste Artikel gjorde opmærksom paa, vilde det næppe være muligt at lade Spørgsmaalet om denne Besættelse henstaa, indtil Navigationskommissionen har fuldendt sit Arbejde, fordi Lov om Styrmandseksamen bestemmer Antallet af Medlemmer i Eksamenkommissionen til tre eller fire. Ganske vist indeholder samme Lov en Bestemmelse om, at de ovennævnte Eksaminer under særegne Omstændigheder kan afholdes, naar i det mindste Navigationsdirektøren og en af Meddommerne er til Stede, men „særegne Omstændigheder“, der maa antages at ville være mindst et Par Aar og i alt Fald paa ganske ubestemt Tid, har man altsaa — og med en vis Berettigelse — ikke her ment at kunne akceptere.

Tilbage bliver da det for Navigationsvæsenet ret vigtige Spørgsmaal: Kan den af Marineministeriet fundne foreløbige Løsning anses som tilfredsstillende?

Vi skal hertil bemærke, at man kunde tænke sig en bedre Løsning af Spørgsmaalet, men til Fordel for den ministerielle Afgørelse taler unægtelig det Faktum, at det kan være vanskeligt at finde nogen Navigationslærer, der midlertidig*) kan forlade sin Stilling for at fungere som Meddommer, medens man sikkert i Søofficerskorpset altid let vil kunne finde Folk, der foreløbig kan paatage sig hvad som helst. Om Kaptajn Olsen personlig har vi ikke bragt andet i Erfaring, end at han skal være en flink og dygtig Officer, der vistnok udenfor Tjenesten ikke har haft noget som helst med Undervisning og Skolevæsen at gøre, før han altsaa nu pludselig beordres til indtil videre at fungere som pædagogisk Meddommer i Eksamenkommissionen. Vi vil imidlertid foreløbig sætte vor Lid til Ordene „indtil videre“ og gaa ud fra, at Ministeriet hermed virkelig har ment, at denne Ansættelse skal være rent midlertidig. I modsat Fald vilde den nemlig simpelthen kun kunne betegnes som ganske meningsløs.

Kunde der imidlertid ikke, rent bortset fra Spørgsmaalet om den almindelige pædagogiske Uddannelse, nu ved Personskiftet være Grund til at søge at tilføre Eksamenkommissionen lidt mere Sagkundskab, end den har haft i de senere Aar? I en længere Aarrække har Eksamenkommissionen bestaaet af ældre Søofficerer, hvad der hos en uindviet vistnok maa fremkalde en Formodning om, at al nautisk Sagkundskab alene findes hos den sømilitære Etat, medens den samme Omstændighed hos os andre kun tjener til at fastholde Bevidstheden om, at Navigationsundervisningen sorterer under Marinen, og at

Meddommerne udnævnes af Marineministeren. Thi hvorfra skulde Søofficeren have sin Sagkundskab; i sin Kadetid har han ganske vist lært noget Navigation og andet af, hvad der fordres til Styrmandseksamen, men som Officer faar han ganske andre Ting at give sig af med: Artilleri, Søminelære o. s. v., og som ældre Officer overlader han en meget væsentlig Del af de nautiske Opgaver til sine Undergivne. Vi føler os langt fra overbevist om, at d'Hrr. Kommandører og Kaptajner, der i de senere Aar er udnævnt til Medlemmer af Eksamenkommissionen, vilde kunne bestaa den Eksamen, de er sat til at bedømme. Selv Hovedfaget Navigation vilde det vistnok falde en „Meddommer“ vanskeligt at klare paa det Tidspunkt, da han indtræder i Kommissionen, og Fag som Sygepleje, Søret og Handelsvidenskab vilde ganske simpelt være aldeles haabløse. Naturligvis har en saadan Mand, der i Følge sin Stilling maa sidde inde med de fornødne Evner, naar han i tilstrækkelig lang Tid har været Meddommer, atter sit Pensum paa rede Haand, ja han kan maaske endog sidde der saa længe, at han kan blive en ganske habil Pædagog, men mon et Valg af Medlemmer efter disse Principer egentlig kan anses for at være forsvarligt?

Og saa er der endda den Mærkelighed ved flere af Indehaverne af disse Meddommerstillinger, at deres Chancer for Avancement indenfor Flaaden enten har været helt forspildte eller i en betænkelig Grad reducerede paa det Tidspunkt, da de blev Medlemmer af Eksamenkommissionen. Er dette blot en Tilfældighed, der ser ud som en Tanke?

Nej, skal Orlogsmarinen være oprigtig, da maa den indrømme, at den paa dette Punkt har sikret sine Folk nogle, om ikke just særlig vellønnede, saa dog brugelige Retræteposter, og at Kommissionen til Afholdelse af Styrmandseksamen m. m. af Marinen er omdannet til en passende Nødhavn, bl. a. for de af dens Officerer, der har lidt Havari under den store Kapsejls om Avancementet.

Man maa haabe, at Flaadens ledende Mænd tilsidst maa faa Øjnene op for, at det hidtil fulgte Spor ikke er det rette, og at den Bitterhed, der nødvendigvis bliver Følgen af saadanne Ansættelser, kun kan skade alle Parter.

Hvorfor følger man for øvrigt ikke her den almindelige og sunde Fremgangsmaade, som det er, at opslaa saadanne Embeder og Bestillinger ledige? Et Herredsfoged- eller Præsteembede bliver dog ikke besat underhaanden; kun meget store Embeder som f. Eks. Amtmandsembeder besættes paa denne Maade, men med et saadant vil man dog næppe sammenligne Bestillingen som Meddommer ved Styrmandseksamen.

Først naar Folk frit faar Lov at søge disse Stillinger og dokumenterer deres Kvalifikationer, først da har vi en Smule Garanti for, at de Mænd, der faar Pladserne, er de rette.

Konsul J. V. Fabers officielle Udnævnelse til Generalkonsul i London foreligger nu.

Sveriges almäna Sjöfartsförening. Af Aarsberetningen for denne Forening, der forleden har afholdt Generalforsamling i Stockholm, ses, at den i det forløbne Aar har haft livlig Tilslutning, saa at Medlemsantallet er steget fra 217 til 397.

*) Desuden bestemmer Lov om Styrmandseksamen, at Navigationsdirektøren og de af Ministeren valgte Meddommere ikke kan være Lærere ved eller deltage i Bestyrelsen af nogen Navigations-skole, eller indstille nogen til Eksamen.

Blandt de Spørgsmaal, som Foreningens Tidsskrift har behandlet, kan nævnes Indførelse af Stormvarsels-signaler, Fyr- og Baakeafgiften, Nationalitets- og Registrerings Certifikat, Dagsignal paa Ankerliggere, Laanefond til Rederieringen m. m.

Efte en Diskussion om Spørgsmaalet angaaende Statskontrol mod Fartøjer og Sikkerhedsforanstaltninger om Bord vedtog Generalforsamlingen følgende Resolution:

„Mødet beslutter at indgaa til Regeringen med Andragende om

at Bestemmelser om Lastelinje ikke indføres;

at der snarest udfærdiges Bestemmelser angaaende Redningsbaade og alt, hvad der ellers vedrører Redning af Besætning og Passagerer, og at disse kommer til at gælde alle registreringspligtige Skibe;

at det maa blive bestemt, helst inden Spørgsmaalet om Sølovens Revision er løst, hvilke Foranstaltninger der i Sverrig bør vedtages med Hensyn til det Offentliges Kontrol over Skibes Sødygtighed.“

Angaaende Konnossements-Klausulerne vedtoges følgende:

„Sveriges almäna Sjöfartsförening“, som med Opmærksomhed har fulgt Spørgsmaalet om Konnossements-Klausuler og dets Behandling ved de forskellige Søfarts- og Handelsmøder saa vel i Sverrig som i Udlandet, og ved sit Aarsmøde har diskuteret dette Spørgsmaal, udtaler, at de Tvistigheder, som her eksisterer mellem Købmænd og Redere, bør løses paa en lempelig Maade ved Underhandlinger og Overenskomst.

Foreningen advarer mod, at man for de skandinaviske Lande søger at faa hidført en fra Købmandstanden foreslaet „Harter Act“, som specielt for Certepartier og Konnossementer i en betænkelig Grad vil indskrænke hævdvunden Aftalefrihed, ligesom den for Bortbefragtere ved Overtagelse af Varetransport vil gøre det vanskeligere at tage Hensyn til de forskellige og forandrede Forhold samt bringe skandinaviske Redere i en ufordelagtig Stilling sammenlignet med andre konkurrerende Landes Rederstand.

Paa Grund heraf bemyndiges Bestyrelsen for „Sveriges allmänna Sjöfartsförening“ til at indgaa til Regeringen med Anmodning om ikke at foretage noget i Anledning af „Sveriges allm. Handelsförening“'s Ansøgning om at faa indført en nordisk „Harter Act“.

(Norges Sjøfartst.)

I en Korrespondance fra Nibe til „Aalborg Amtst.“ skrives bl. a. om Passagen gennem Limfjordsbroerne:

Sejladserne op ad Fjorden fordyres betydeligt for Broernes Skyld; det er indlysende, og ellers bekræftes det af hver en Skipper, der har Fragt til Byerne Vest for Aalborg, og navnlig er Sagen selvfølgelig af største Betydning for en Plads som Nibe, der ligger Aalborg saa nær.

Med den storartede Virksomhed for Øje, som Staten i vore Dage udøver for at ophjælpe Næringsvejene og støtte Borgerne i deres Kamp for Udkommet, vil det ikke undre, at mangen Skipper udtaler Haabet om, at Staten vil træde til, naar der bliver Tale om at faa Slæbehjælp gennem Broerne. Hvor bekosteligt det vilde blive, har jeg ingen Mening om, men jeg finder det kun naturligt, om Stedets og Egnens Autoriteter, vor Rigsdagsmand, Hr. Lars Kvist, ikke at forglemme, lod sig det være magtpaaliggende at støtte Sagen, hvis den bæres frem af Skippere eller Forretningsfolk, hvilket jo vil være det naturlige.

I c. 6 Aar har Vorupør Fiskeriforening arbejdet for at faa bygget en Redningsbaad af en ny Type. Man ønskede at prøve en Baad med Vandballast i Bunden, da den nu brugelige Redningsbaad har vist sig sig tilbøjelig til at kæntré; men stadig mødtes Forslaget

med Modstand fra Redningsvæsenets Bestyrelse. Nu har i Følge „Thist. Amtst.“ alligevel Landbrugsmiisteriet søgt og faaet bevilget et Beløb til Bygning af en saadan Forsøgsbaad, og i disse Dage har Ministeriet overdraget Vorupør Fiskeriforening at slutte Kontrakt med Baadebygger Thomsen, S. Vorupør, om Bygning af nævnte Baad.

Hamburg-Amerika-Linjens La Plata Damper „Granada“, der d. 15. Februar passerede Cap Verde og den 20. Februar ankom til Funchal, iagttog fra 10° N. Brd. indtil Højden af de kanariske Øer det brungule Ørkenstøv, der ofte optræder om Foraaret, og som sætter sig fast paa Vindsiden af de Gjenstande, som findes paa Dækket. Luften blev saa tyk, at Skibe, der passerede i en Kml. Afstand, kun utydeligt kunde ses. I Nærheden af Madeira tabte Støvet sig, og Luften blev mere klar. Noget lignende beretter Kaptajnen paa Rigspostdamperen „Hamburg“, tilhørende samme Rederi. Skibet mødtes om Aftenen d. 24. Februar paa Rejsen fra Neapel til Aden før Port Said af Ørkenstøv. Vinden blev sydlig og Luften saa uigennemsigtig, at man ved Dag i det højeste kunde se en Kabellængde frem, ved Nat kunde det stærke Lys ved Port Said kun ses i 5 Kvartmils Afstand. (Hansa).

Isforholdene. Fra Kronstadt telegraferes til os d. 26. ds.: Navigationen er nu aabnet.

Firmaet C. G. Wickberg telegraferer til os d. 24. ds.: Søfarten paa Sundsvalls Havn er i Nat aabnet af Isbrydere.

Overretsdøm om Ansvar for beskadiget og manglende Ladning.

Det forenede Dampskibsselskab kontra Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus.

Landsoverretten i Viborg har afsagt Dom i en Sag, hvis nærmere Omstændigheder var følgende:

Under nærværende Sag har de Indstævnte, Korn- og Foderstof-Kompagniet i Aarhus, i 1. Instans ved Aarhus Købstads Sørst søgt Citanterne, Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn ved dets Repræsentant, Vicekonsul Bergmann i Aarhus, til Betaling af 1,239 Kr. 45 Øre — nemlig 699 Kr. 66 Øre i Erstatning for den Skade, som et med D. F. D. S. Skib „Arkansas“ til Korn og Foderstof-Kompagniet ankommet Parti Bomuldsfrøkager skal have lidt derved, at det om Bord i nævnte Skib har været stuvet sammen med vaade Fyrrebrædder, og 539 Kr. 79 Øre i Erstatning for 42 Sække Bomuldsfrøkager, som ved Udlosningen i Aarhus manglede i det nævnte Parti — tilligemed Renter heraf 5 pCt. p. a. fra Sørststævningens Dato, indtil Betaling sker. Kompagniet har derhos paastaet en efter deres Begæring hos Dampskibsselskabet foretaget Arrestforretning, hvorved der til Sikkerhed for det ovennævnte Beløb blev dekretet Arrest i et i „Jydsk Handels- og Landbrugsbank“ i Aarhus deponeret Beløb af 2,000 Kr., som Kompagniet havde tilbageholdt i Fragten for Bomuldsfrøkagerne, stadfæstet, samt Selskabet tilpligtet at betale dem Omkostningerne ved Forretningen med 76 Kr. 73 Øre. Ved Sørstdommen er de af Korn- og Foderstof-Kompagniet saaledes nedlagte Paastande tagne til Følge, hvorhos D. F. D. S. er tilpligtet at godtgøre Kompagniet Processens Omkostninger i 1. Instans med 60 Kr. Sagen er derefter af D. F. D. S. indanket her for Overretten, hvor det ligesom i 1. Instans har paa-

staaet sig frifundet, hvorimod Korn- og Foderstof-Kompagniet har procederet til Søretsdommens Stadfæstelse.

I Følge Sagens Oplysninger blev der i New Orleans i Dagene fra den 20. til den 22. August 1900 i det D. F. D. S. tilhørende Dampskib „Arkansas“ indladet bl. a. et Parti Bomuldsfrøkager, der i Følge de udstedte Konnossementer androg ialt 20,395 Sække af en for Skibets Fører opgivet — men i Følge Konnossementerne ikke af ham kontrolleret — samlet Vægt af 4,840,691 engelske Pund eller 4,386,877 danske Pund; af Partiet var Størstedelen bestemt for de Indstævnte, Korn- og Foderstof-Kompagniet, og Resten for en anden Modtager i Aarhus. Den 12. September s. A. ankom Skibet til Aarhus, og samme Dag blev der af tvende efter D. F. D. S.'s Begæring af Sørensen overensstemmende med Sølovens § 42 udmeldte Mænd, Skibsførerne J. Christensen og M. Petersen, forinden Losningens Begyndelse afholdt en Besigtelsesforretning, om hvis Resultat Mændene i en den 18. s. M. afgiven skriftlig Erklæring har udtalt, at de fandt Lugerne vel forsynede med gode Presenninger, forsvarligt og godt skalkede, Mastkraver og Lastventiler i god Orden, saaledes at intet Vand kunde tænkes at være trængt igennem der, at alt synligt Gods ved Lugerens Aabning var i tør Tilstand, samt at der var en Del Dampudvikling til Stede i alle Lugerne; endvidere hedder det i Erklæringen, at Mændene under Losningen i Aarhus — der varede fra d. 13. til d. 18. September — ikke havde fundet noget at udsætte paa Stuvning eller Garnering for den dersteds udlossede Del af Ladningen. Den 13. September blev der efter Begæring af Korn- og Foderstof-Kompagniet af Sørensen udmeldt tvende Mænd, Købmændene Jørgen Houmann og L. Andersen, til at besigtige det med „Arkansas“ ankomne Parti Bomuldsfrøkager og skønne over Aarsagen til den nogle af Kagerne overgaaede Skade samt taksere dennes Størrelse, og om Udfaldet af den afholdte Forretning har de afgivet en d. 18. September 1900 dateret Erklæring, der gaar ud paa følgende: Af Partiet, der henlaa i Lugerummene Nr. 1, 2 og 3, var en Del indladet sammen med vaade Fyrrebrædder, hvilket særlig var Tilfældet i Rummet Nr. 3. Under Losningen frasorterede Mændene 704 Sække af samlet Vægt 1554,80 Centner, der var mere eller mindre beskadigede, hvilken Beskadigelse efter Mændenes Skøn var fremkommet dels ved, at Sækkene havde berørt Brædderne, og dels ved, at de havde absorberet Dampen fra disse, idet nemlig Brædderne var saa fugtige, at der flere Steder henstod Vand mellem dem, saa at de efter Mændenes Overbevisning maatte have afsat Damp og Fugtighed i „Rummet“, hvorved der er sigtet til Rummet Nr. 3. I Følge Erklæringens videre Indhold var der desuden af beskadigede Kager udlosset 923 Sække af samlet Vægt 2595,01 Centner, der havde henligget op ad Skibssiderne, men Mændene turde dog ikke udtale, at denne Skade hidrørte fra Brædderne, skønt de ikke ansaa det udelukket, at Dampen fra disse kunde have afsat sig langs ad Skibets Sider, og Fugtigheden derfra kunde være trængt ind i Sækkene. Den det ovennævnte Parti tilføjede, efter Mændenes Skøn fra den fugtige Trælast hidrørende Værdiforringelse ansatte de til gennemsnitlig 45 Øre pr. Centner, altsaa 699 Kr. 66 Øre for 1554,80 Centner. I en Tillægspaategning paa Erklæringen har Mændene derhos udtalt, at der i de Rum, hvor der ingen vaade Fyrrebrædder fandtes — hvorved der maa antages at være sigtet til Rummene Nr. 1 og 2 — ej heller fandtes andre beskadigede Kager end nogle Sække i Lugekarmen og mod Skibssiderne, samt at denne Omstændighed yderligere bestyrkede deres Opfattelse, at de vaade Fyrrebrædder havde foraarsaget Beskadigelsen paa de af dem frasorterede 704 Sække.

Den 14. September 1900 havde Sørensen endvidere efter Begæring af D. F. D. S. udmeldt ovennævnte Skibsførere Christensen og Petersen til at besigtige de i

„Arkansas“ værende Bomuldsfrøkager og Bomuldsfrømel (om hvilke sidste Varer der imidlertid ikke er Spørgsmaal her under Sagen), og i en d. 18. s. M. afgiven skriftlig Erklæring har disse Mænd udtalt, at de under Losningen i Aarhus Havn daglig havde været til Stede og ført Tilsyn med Ladningens Tilstand, hvorved de var komne til den Overbevisning, at den tilstedeværende Beskadigelse alene hidrørte fra den Sved og Dampudvikling, der havde fundet Sted i Lastrummet, og som var opstaaet ved den Forandring af saa vel Luftens som Vandets Temperatur, der var foregaaet under Skibets Rejse fra Lade- til Losseplads. I Følge Erklæringens videre Indhold kunde Mændene ikke tiltræde, at Beskadigelsen særlig og alene skulde hidrøre fra Træladningen; det var dem af Erfaring bekendt, at der kunde opstaa Sved og Damp saa vel af Træ som af Bomuldsfrøkager, men hvilken af Delene, der var værst, fandt det „under de til Stede værende Forhold“ meget vanskeligt, ja umuligt at bestemme. Endelig hedder det i Erklæringen, at der paa Træladningen fandtes Svedepletter, særligt hvor denne henlaa aldeles kompakt stuvet; paa Ydersiderne, hvor den kom i Berøring med Sækkegodset, var den tør, ligesom Maatterne, der var anbragt som Garnering mellem Træet og Bomuldsfrøkagerne, var tørre, og heraf skønnede Mændene, at Træladningen ikke kunde have haft væsentlig skadelig Indflydelse paa Bomuldsfrøkagerne.

Endelig har Føreren af „Arkansas“, Kaptajn Jespersen, under 24. September 1900 afgivet en skriftlig Erklæring, i hvilken han — foruden at bemærke, at Skibet afgik fra New Orleans d. 22. August s. A. med en fuld Ladning Oljekager, Træ og Olje i Fade, der var taget om Bord i tørt Vejr og i tør Tilstand, samt at Skibet paa hele Rejsen havde haft godt Vejr uden at faa Vand paa Dækket af nogen Betydning — udtaler den Anskuelse, at de store Temperaturforandringer, som Skibet nødvendigvis er underkastet under Rejsen og specielt i August Maaned, har været den direkte Aarsag til den Oljekagerne overgaaede Beskadigelse; det er i saa Henseende i Erklæringen nærmere anført, at Skibet efter i flere Dage at have sejlet i Golfstrømmen, hvor Vandets Temperatur var 23° Reaumur, umiddelbart derfra gik over i Polarstrømmen, hvis Temperatur var 10° Reaumur, og det udtales, at en saadan Temperaturforandring nødvendigvis maatte foraarsage en saa pludselig Afkøling af Skibet og Ladningen, at der opstod Sved og det i en ganske betydelig Grad.

En af de ovennævnte Skibsførere afgiven yderligere Erklæring, bl. a. om Grunden til, at Varerne i Lastrummet Nr. 3 var fugtigere end Varerne i Rummene Nr. 1 og 2, vil der ikke mod de Indstævntes Protest kunne tages noget Hensyn til, ligesom der paa den anden Side maa bortses fra de Slutninger angaaende et formentlig urigtigt Forhold fra Skibsførerens Side med Hensyn til Indladningen, som de Indstævnte har bygget paa de i Erklæringen givne Oplysninger om Beliggenheden af de forskellige Lastrum i „Arkansas“. Af samme Grund maa det blive uden Betydning, naar D. F. D. S. ved at fremlægge Oversættelse af et af de paa Engelsk udfærdigede og, som det maa antages, for saa vidt ligelydende Konnossementer har villet paaberaabe sig en i samme indeholdt Vedtagelse om, at Fragtføreren ikke er ansvarlig for Skade, som skyldes „Svedning“. Idet det er in confesso mellem Parterne, at Bomuldsfrøkagerne var ubeskadigede ved Indladning, maa Spørgsmaalet om Dampskibsselskabets Ansvar for den Beskadigelse, som Kagerne har lidt under Rejsen, afgøres paa Grundlag af de herhen hørende almindelige Forskrifter i Søloven.

Efter det under Sagen foreliggende mangler der Følge til at antage, at de oftnævnte Fyrrebrædder ved Indladningen i Skibet har befundet sig i en saadan Tilstand af Fugtighed, at dette maatte være Skibsføreren paaafaldende, hvorved bemærkes, at det under Proceduren

for Fogedretten er anbragt, at Brædder kan indeholde en Mængde Vand, uden at dette kan ses paa dem. Selv om der nu gaas ud fra, at den Bomuldsfrøkagerne tilføjede Skade i alt Fald for en Del hidrører fra den af Fyrrebrædderne under Rejsen udsøndrede Fugtighed, findes det herefter ikke at kunne lægges Skibsføreren til Last som en Forsømmelighed eller Mangel paa almindelig Omhu og Forsigtighed, at han havde anbragt Brædderne og Bomuldsfrøkagerne i samme Lastrum; det maatte derimod overensstemme med Grundsætningen i Sølovens § 143 have paahvilet Afladeren af Bomuldsfrøkagerne at tage udtrykkeligt Forbehold overfor Skibsføreren, saafremt han gik ud fra, at Kagerne vilde være udsatte for Beskadigelse ved Sammenstuvning med almindelig Trælast, hvorved iøvrigt bemærkes, at de Indstævnte under Proceduren for Overretten har benægtet, at Bomuldsfrøkager er særlig modtagelige for Fugtighed.

Idet den Beskadigelse, der er overgaaet de ovenommeldte 704 Sække Bomuldsfrøkager — hvilket Antal kun andrager knap $3\frac{1}{2}$ pCt. af det hele i Aarhus udlossede Antal Sække — herefter findes at maatte betragtes som hændelig i Forhold til Citanterne, D. F. D. S., kan disse ikke anses pligtige at yde de Indstævnte nogen Erstatning for bemeldte Skade, jfr. Sølovens § 142.

Hvad dernæst angaar Korn- og Foderstof-Kompagniets Paastand om Erstatning for 42 manglende Sække Bomuldsfrøkager, er det in confesso mellem Parterne, at Antallet af de indladede Sække Kager i Konnossementerne er opgivet til ialt 20,395 Stykker, samt at der i Aarhus kun er bleven udlosset 20,353 Sække. Kompagniet har uimodsagt anbragt, at de udlossede Sække med Indhold vejede 4,433,645 Pd. eller gennemsnitlig 217,83 Pd. pr. Sæk, hvorefter Vægten for 42 Sække vilde udgøre 9149 Pd.; det har ligeledes uimodsagt angivet Prisen for Kagerne til 5 Kr. 90 Øre pr. 100 Pd., og saaledes opgjort det det formentlig tilkommende Erstatning for de manglende 42 Sække Kager til 539 Kr. 79 Øre, hvorved bemærkes, at det er uomtvistet mellem Parterne, at den foran omtalte anden Modtager i Følge den mellem ham og de Indstævnte truffne Ordning ikke har noget Krav i Anledning af den her omhandlede formentlige Mangel, og at Kompagniet følgerlig er rette Sagsøgere i saa Henseende.

Under Sagen har Kompagniet fremlagt en Opgørelse over, hvorledes Bomuldsfrøkagerne er blevne fordelte mellem dem og den anden Modtager, og af denne Opgørelse i Forbindelse med det iøvrigt oplyste fremgaar det, at Fordelingen er sket efter Vægt, herunder indbefattet Vægten af 8 tomme Sække, der er medregnede under det ovennævnte samlede Antal af modtagne Sække, samt at Vægten af det udlossede Parti Kager overstiger den i Konnossementerne angivne Vægt med 46,768 Pd., hvoraf Kompagniet for sit Vedkommende har erholdt 33,788 Pd. I Følge dets egen Fremstilling skulde Bomuldsfrøkagerne betales efter Afladevægt overensstemmende med det i Konnossementerne angivne Kvantum, hvorhos Modtagerne, saafremt Kagerne blev udleverede med Overvægt, skulde have Krav paa denne, hvorimod den amerikanske Sælger var forpligtet til at yde Modtagerne Godtgørelse for eventuel Undervægt, saafremt Kagerne maatte blive udlossede med en Manko ud over 1 pCt. Det fremgaar heraf, at Kompagniet har købt og skulde betale Bomuldsfrøkagerne efter Vægt, saaledes at dets Forventning alene kunde være rettet paa, at der med Skibet vilde blive tilstillet dem det i Konnossementerne angivne Vægtkvantum, fordelt i 20,395 Sække; og da Kompagniet efter sin Erkendelse har modtaget ikke blot dette Kvantum, men tillige en Overvægt, hvis Værdi efter den af dem selv angivne Prisberegning andrager henimod 2000 Kr., findes der i og for sig at mangle Retsgrund for, at det af D. F. D. S. yderligere skulde kunne kræve den af det paastaaede Godtgørelse for en manglende Vægt af 9149 Pd. Vel har Kompagniet nu paaberaabt sig,

at der maa paahvile D. F. D. S. en ubetinget Forpligtelse til at udlevere det i Konnossementerne opgivne Stykketal; men idet D. F. D. S., efter hvad der er uomtvistet mellem Parterne, ved Konnossementerne har betinget sig Ansvarsfrihed med Hensyn til den opgivne Vægt af det indladede Antal Sække med Bomuldsfrøkager, maa Kompagniet anses at savne Føje til ved Beregningen af sit formentlige Erstatningskrav overfor D. F. D. S. at benytte det manglende Antal Sække som Vægtenheder; og da det derhos maa betragtes som givet, at Kompagniet ikke vilde have kunnet gøre noget Erstatningskrav gældende mod Selskabet, saafremt det af dette faktisk leverede Kvantum Bomuldsfrøkager ved Udlosningen havde været fordelt i det i Konnossementerne angivne Antal Sække, maa Kompagniets Erstatningskrav følgerlig være indskrænket til Værdien af 42 tomme Sække.

Som Følge af det anførte samt da Kompagniet ikke har nedlagt nogen subsidiær Erstatningspaastand overensstemmende med det nys bemærkede, vil Det forenede Dampskibsselskab i det hele være at frifinde for Kompagniets Tiltale i denne Sag, hvorhos den ovenommeldte Arrestforretning vil være at ophæve.

Processens Omkostninger for begge Retter paalægges Korn- og Foderstof-Kompagniet.

Ulykkesforsikringen for Søfarende.

Som det vil være vore Læsere bekendt, har man i de sidste Aar i Indenrigsministeriet forberedt en Lov om Ulykkesforsikring for Søfarende, og Forslag i denne Retning kan ventes fremsat i næste Rigsdagssamling. Hvorledes dette Forslag kommer til at lyde, derom vides endnu intet sikkert, men i en Tale, som Indenrigsministeren for faa Dage siden holdt i Folketinget, kom han ind paa en nærmere Omtale af hele denne for vor Søfart saa vigtige Sag og af Regeringens Stilling til den. Det vil derfor have Interesse at lære at kende Hovedpunkterne af Ministerens Tale, som vi i det følgende skal angive. Vi forudskikker den Bemærkning, at Anledningen til Ministerens Udtalelser var et af den social-demokratiske Gruppe indbragt Lovforslag, hvis Indhold der dog ikke er Grund til her at komme ind paa, fordi det, som Ministeren med Rette bemærkede, ikke gav „blot det fjerneste Bidrag til Spørgsmaalets Løsning“.

Ministeren oplyste, at Spørgsmaalet om Søfartens Ulykkesforsikring, efter en Række forudgaaende Arbejder, var blevet behandlet af en Art Kommission, bestaaende af Delegerede for Arbejderforsikrings-Raadet, Fiskernes Ulykkesforsikring og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i Forbindelse med indenrigsministerielle Embedsmænd. Forhandlingerne førte paa mange Punkter til Enighed, men dog ikke til en fælles Indstilling. Disse Forarbejder har dog ført Sagen betydeligt nærmere til sin Løsning, men de har ogsaa vist, at man her staar overfor en meget vanskelig Opgave. Man maa saaledes komme til at give Regler for Sømandens Forsørgelse, naar han rammes af Sygdom, og Rederen ikke længere har Pligt til at sørge for ham; Sømand kan jo nemlig som Regel ikke optages i de anerkendte Sygekasser. Med Hensyn til selve Ulykkesforsikringen, da bør Forsikringspligten kun omfatte registrerede Skibe; for de øvrige Skibe maa der træffes en lignende Ordning som for Fiskerfartøjerne. Under Forsikringen maa indgaa de, der efter Bemandingslisten hører til Skibets Mandskab; gaar man videre, vil man let komme til at kaste en unødigt stor Byrde over paa Sønneringen. Den Byrde, der

saaledes bliver Tale om, vil man imidlertid ikke fuldt ud kunne paalægge Søfarten; Staten maa indenfor en vis Grænse træde hjælpende til, saaledes at Forsikringspræmien fikseres, og Staten tilskyder det manglende. En saadan Statshjælp var tænkt knyttet til alle Sejlskibe paa indtil 60 Tons. Fra Søfartens Side anser man det dog for nødvendigt eller meget ønskeligt at flytte Grænsen højere op, maaske endog saaledes, at den omfatter alle Sejlskibe; og det er ogsaa muligt, at den paatænkte Grænse er for lav; Forholdene er jo ugunstige for Søfarten, og man maa være nænsom med at paalægge den ny, alt for store Byrder. En saadan Overtagelse af Statskassen af en Del af Forsikringsbyrden kan kun ske ved, at der oprettes en gensidig Forsikringsforening for Søfarten, gennem hvilken Byrderne fordeles paa Foreningens Medlemmer efter disses Deling i Fareklasser. Samtlige Ejere af forsikringspligtige Skibe burde vistnok være pligtige Medlemmer af Foreningen. Kun derved gives der Søfolkene en virkelig Betyggelse i Ulykketilfælde, og dette er nødvendigt af Hensyn til de Masseulykker, der er mere almindelige i Søfarten end i andre Næringsveje.

Fra den korte Forhandling, der fandt Sted i Folketinget, skal vi kun anføre, at den af Ministeren skitserede Ordning fandt Tilslutning fra forskellige Sider.

Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ for 19. og 26. November f. A. har Hr. Navigationslærer Funder skrevet en Artikel om Loddeapparater, bilagt med Tabeller over sammenlignende Lodskud, tagne med forskellige Apparater.

Til nævnte Artikel har Hr. Kaptajn Clausen vedføjet nogle Oplysninger i „Dansk Søfartstidende“ for 10. December, der efterfulgtes af nogle Slutningsbemærkninger af Hr. Funder og Hr. Navigationslærer Emil Krogh.

Om disse Indlæg har Hr. Kaptajn Clausen — skønt det kunde være meget ønskeligt — vistnok ikke udtalt sig.

Jeg tillader mig høfligst at bede „Dansk Søfartstidende“ oplyse, om de af d'Hrr. Krogh anstillede Forsøg i en nær Fremtid kan ventes sluttede og offentliggjorte? samt, om der i tidligere Numre af „Dansk Søfartstidende“ eller andre for danske Søfolk tilgængelige Fagblade findes Oplysninger om systematisk anstillede Forsøg med sammensatte Loddeapparater til Fastsættelse af disses Paalidelighed under forskellige Forhold?

Da Rungs Universal Bathometer og Clausens Kontrol-dybdemaaler uden Tvivl er de Apparater, der mest anvendes i danske Skibe, turde det være af stor Interesse og Betydning, at indgaaende Oplysninger om disses Paalidelighed kom til almindelig Kundskab.

Med Tak for Optagelsen *Skibsfører.*

I Anledning af ovenstaaende skal vi foreløbig bemærke, at der, saa vidt os bekendt, om Forsøg med Loddeapparater, paa Tryk kun foreligger et Foredrag af afdøde Kaptajn G. Rung, holdt i „Foreningen til Søfartens Fremme“ d. 3. Marts 1892, ud over de her i Bladet fremsatte Forsøgsresultater af Navigationslærer Funder. Red.

Fragtmarkedet.

Slette som Fragtforholdene var for en Uge siden, har Tilstanden desværre ikke alene ikke bedret sig, men Flovheden er, naar lige undtages Amerika, som er uforandret stille, endnu mere fremtrædende end vist nogensinde tilforn, hvilket ikke vil sige saa lidt, og saa ser

det i Øjeblikket endda ikke ud til, at vi er over det værste. Den Knaphed paa Laster, der hersker i næsten alle Markeder, i Forening med det overvældende store Udbud af Tonnage, gør det nu for Tiden mange Steder muligt for Befragterne at sikre sig prompt Damperrum til saa at sige deres egne Fragter og paa deres egne Betingelser, om end det maa siges til Redernes Ros, at de gennemgaaende kæmper en fortvivlet Kamp, inden de giver efter, men mange Gange har de Kniven paa Struben og maa akceptere, hvad der bydes dem. Rent gale er Forholdene for Øjeblikket i Sydrusland, hvorfra der saa godt som intet skibes nu til de kontinentale Havne, paa Grund af de tidligere nævnte Disputer angaaende en ny Salgs-Kontrakt, som de tyske og hollandske Importører søger at indføre, men som næsten alle Eksportørerne, i hvert Fald de mere betydelige, nægter at sælge efter. Følgen heraf er, at anlagte Dampere i Odessa etc. til Kontinentet har overordentlig vanskeligt ved at skaffe sig Kompletteringer, selv til de usleste Rater, og det bliver frygtelige Tab, som disse anlagte Dampere kommer til at lide. Saa vidt os bekendt, findes der for Tiden heldigvis ingen danske Dampere i Sortehavet. Det tidligere omtalte Maattepenge Spørgsmaal, som sidst var fremme i Juli Maaned forrige Aar, er nu atter ved at blive aktuelt, og det maa siges, at Eksportørerne har valgt et for dem gunstigt Tidspunkt. De vil nu helt omstøde den hidtil herskende Kutyme, at Afmaatning skal betales af Eksportørerne selv, og i Nicolaieff har Børskomiteen ganske simpelt bekendtgjort, at fra 1ste Maj vil Betalingen af $\frac{3}{4}$ Kopek pr. 10 Pud ophøre, og at $\frac{2}{3}$ af de saaledes indvundne Beløb vil blive anvendte til et Krigsfond for den russiske Regering, medens $\frac{1}{3}$ vil blive anvendt til en Handelsskole. Rederne giver sig sikkert ikke godvilligt i Maattepenge Spørgsmaalet, men Forholdene er dem kontrære, og de vil sikkert komme til at trække det korte Straa til Trods for al Modstand.

Det østlige Marked er ikke saa lidt flovere, idet der alle Vegne er betydeligt mindre Begær, og da Tonnage er rigelig, viser Befragterne mere Tilbageholdenhed. Fra Rispladserne er det tvivlsomt, om der kan betinges over 22/6 O. C. pr. Maj/Juni, og fra Calcutta er 21/3 det bedst opnaaelige. Bombay er lavere paa Basis af 14/3 à 14/9 udsøgt Havn pr. April/Maj, men Kurrachee har sluttet til 15/6 à 16/3 pr. Maj/Juni/Juli. For Sukker fra Java er 25/ til Evropa eller U. S. det yderst opnaaelige. Kulfragterne fra Japan er lavere, og 1,90 Dollars betales sidst fra Moji til Hongkong mod 2 à 2 $\frac{1}{2}$ Dollars for kort Tid siden.

Sortehavet etc. er, som omtalt, meget flovt, og der er kun effektueret faa Befragtninger i den forløbne Uge. Fra Odessa eller Nicolaieff er Raten nominelt 7/ til udsøgt Havn U. K., og fra Sulina sluttedes et Par mindre Baade til 7/9 N. C. prompt. Donauen viser intet Liv, og fra Azoff er der kun fragtet ganske faa Baade til c. 8/6 N. C. pr. ultimo April/primo Maj. Som Følge af Manglen paa Kulfragter, har Erts- og Saltbefragterne faaet nogle billige Baade, og der sluttedes fra Poti Erts til 8/ Newport, 8/6 à 9/3 Rotterdam, medens der for Salt fra Eupatoria akcepteredes 10/ til Reval, 10/6 St. Petersborg pr. primo Maj. Disse Rater kan ikke andet end give Tab.

Middelhavet er ret naturligt, paa Grund af Depressionen i Sortehavet, flovt. En Del Baade placeredes for Erts til følgende lave Rater: 6/6 à 6/7 $\frac{1}{2}$ Grækenland (en eller to Pladser)/Rotterdam eller Middlesbro, 7/3 Ergasteria/Antwerpen, 5/6 Almeria/Glasgow, 5/9 Aguilas/Ardrossan, 5/7 $\frac{1}{2}$ West Hartlepool, 7/ Huelva/Rotterdam, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 6/ Bona/Newport, 6/6 Ghent, 8/3 Stettin, 8/6 St. Petersborg. Fra Aleksandria er der kun faa Laster; 6/6 Bomuldsfrø Basis betales sidst til Hull direkte, prompt. For Salt fra Cadiz til St. John (N. F.) sluttedes en c. 3,000 Tons Damper til 6/6, primo Maj, Bilbao er nær-

mest uforandret paa Basis af 3/10¹/₂ til Cardiff, 4/4¹/₂ Middlesbro, 4/6 Grangemouth eller Boness, 4/9 Dunkerque, 5/3 Maryport.

Nordamerika har ikke fragtet meget, da det mærkværdigvis har skortet en lille Smule paa prompt Tonnage, men paa den anden Side forhaster Befragterne sig heller ikke med at slutte, da de som Regel altid finder Baade til de lave Fragter, naar de blot venter lidt. Kornlast findes ikke. For Bomuld sluttedes et Par Maj Dampere til 26/3 udsøgt Havn, for Fosfat er betalt 14/7¹/₂ Port Inglis/Linhamn og for Kul 7/9 Norfolk/Genua eller Neapel. For Petroleum i Kasser fra New York eller Filadelfia sluttedes der til 23 Cents til de japanske Havne. De kanadiske Træpladser har vist lidt mere Liv, og der betales pr. Maj 34/ à 35/ fra St. John, 36/ fra Montreal, 40/ fra Miramichi, alt til Englands Vestkyst. Fra Golfen er der ikke gjort mange Forretninger. Paa Netto Charter sluttedes Dampere til 10/ U. K. eller Kontinentet pr. Maj/Juni. For Tømmer er Raterne uforandrede fra forrige Uge paa Basis 75/ fra Sapelo til U. K. eller Kontinentet én Havn, 77/6 to Havne.

La Plata Markedet er meget flovt for prompt Afskibning, og disponible Baade, selv under 3,000 Tons, har maattet akceptere 14/6 à 15/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Juni/Juli er der mere Begær, og for ikke for store Baade betinges 17/6 for denne Position. For Quebracho Træ er betalt 20/ fra Colastine til New York, prompt, og til Neufahrwasser noteres 21/6 pr. Maj/Juni.

Østersøen viser ikke ringeste Bedring, og det er saa at sige umuligt at placere prompt Tonnage. Fra Riga noteres 18/ à 19/ D/B. 5/6 à 6/ Sleepers til Østkysten, Frcs. 22/23 D/B. Antwerpen, Ghent, Frcs. 25 Honfleur, Frcs. 27 Rouen, Hfl. 13 Kappbjælker, 5/6 Sleepers til Holland, men disse Noteringer er alle mere eller mindre nominelle. Reval, Libau og Windau kan ingen Tonnage tage, og de tyske Pladser kun meget lidt for Sleepers til 4/6 à 5/ Østkysten. Til Kronstadt kom de første Dampere ind d. 26. ds., og da en Del Havne i Botten nu ogsaa er tilgængelige, vil dette maaske hjælpe lidt paa de nuværende fortvivlede Forhold. Pr. f. o. w. er der næsten ingen Laster at faa, men pr. Juni findes en Del, for hvilke der noteres 23/ D/B. 1/2 Boards Skellefteå/Hull, 21/6 Råfsø/Hull, 27/ D/B 1/4 Boards Kemi/Kings Lynn, 23/ Pitprops Piteå (3 Pladser)/Tynen, 17/6 D/B. Kronstadt/Dundee, Frcs. 32 Pulpwood Syd-finland/Ghent eller Terneuzen, Frcs. 29 D/B. B. Kotka/Antwerpen. For Erts fra Luleå kan store Baade placeres til 5/ Østkysten, 5/1¹/₂ Holland, 5/3 Antwerpen eller Dunkerque.

Kulfragterne er lavere ad Østersøen til, men i andre Retninger viser de ikke megen Forandring fra forrige Uge. Paa Firth of Forth gives der fremdeles gode Ekspeditioner, og der er herfra sidst betalt 3/9 à 4/11¹/₂ Kjøbenhavn eller god dansk Provinshavn, 4/3 a 4/9 til Smaahavnene, 4/ Kronstadt, 4/ à 4/3 Riga, 4/3 à 4/6 Østsværig, 3/10¹/₂ à 4/ Swinemünde eller Neufahrwasser. Fra Tynen eller Blyth sluttes til lignende Rater, og navnlig blev der taget ikke faa Baade til Kronstadt til 4/; endvidere betales 3/9 Pillau, 4/ Stockholm, 6/4¹/₂ Barcelona, 5/9 Marseille eller Genua. Fra Cardiff er der sluttet til 4/4¹/₂ Kjøbenhavn, 5/3 Kronstadt, 4/9 Stockholm, 4/3 à 4/6 Lissabon, 6/3 Genua, Frcs. 7 à 7¹/₄ Marseille, 6/ Port Said, 6/3 Aleksandria, 9/ Colombo, 20/ fjerne Østen, 6/ Las Palmas, 7/9 à 8/3 River Plate, 9/6 Rio Janeiro, 12/ Santos.

D'Hrr. Henschell & Co., Barbados, skriver under 8. ds. som følger:

Begæret for Sejskibstonnage fra Vestindien til Evropa har været moderat i de forløbne 4 Uger. Skibe af „handy“ Størrelse har været nogenlunde lette at placere, og der er for saadanne vedblivende noget Begær til Rater, som viser nogen Bedring.

Efterspørgslen for Skibe til Sukker til Evropa har været ringe til at begynde med, men vil muligt blive bedre i Løbet af Sæsonen. Afskibningerne fra Barbados foregaar langsomt, og nylig blev c. 4,500 Tons Muscovado Sukker købt til Halifax, hvilket er noget ganske nyt i vor Handel. Afskibningen heraf saa vel som alle Afskibningerne til New York, finder Sted med Dampere, til Rater, hvormed Sejlere ikke kan konkurrere.

Melasse Afskibningerne fra Barbados har næsten udelukkende indskrænket sig til New Foundland med Rutebaadene. En Nedgang i Priserne synes at være nødvendig for at lede til Forretning med Canada, imidlertid har der samlet sig adskillige Skibe i Forventning om, at saadanne Fragter skal blive udbudte som sædvanlig paa denne Tid af Aaret. De nordlige Øer og Porto Rico har indtil nu kun taget Skibe for Melasse.

Høstudbyttet paa Barbados er vedblivende godt, og det tidligere Overslag af omkring 60,000 Tons Sukker og 42,000 Puncheons Melasse forbliver uforandret.

Vi noterer Fragter: Cuba/Kanalen for Ordre 27/6 à 32/6 for Cedetræ og Mahogni efter Størrelse og Havne. Haiti Logwood og Rødder 27/3 à 28/6 og Havneudgifter, Cap Haiti/Port Liberte til Kanalen for Ordre, Maracaibo/Kanalen f. O. Boxwood 30/, Dividivi 45/, 11 engl. Fods Dybgaende. Guadeloupe, Rom Frcs. 31 Pointe a Pitre, Belle Isle for Ordre; Sukker i Sække Frcs. 30 à 32¹/₂ St. Anne, Nantes. St. Croix/Canalen for Ordre 22/6 Sukker i Sække, 12 à 13 Cents pr. 100 lbs. til New York.

Frugtmarkedet for Sejlere. Der noteres:

ab Danzig, Østkyst Kulhavn Chocks 6/6 à 7/ pr. load, Krik Bjælker 22 à 25 Pf.; til Wasa Sukker 6 à 7 Mark pr. Ton.

ab Stolpmünde er sluttet 5 Mark pr. Ton Havre til Kjøbenhavn, 4¹/₂ Mark Rug til Randers.

ab Colberg 4¹/₂ Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sydsverrig.

ab Stettin 4¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Sundhavn.

ab Rostock, Gøteborg Havre 4¹/₂ Mark, Danmark Havre 5 Mark, Rug 4 Mark, Bremen Rug 4 à 4¹/₂ Mark.

ab Wismar 3 à 3¹/₄ Mark pr. Ton Salt løst til Danmark, til Kjøbenhavn er sluttet Salt i Sække til 3³/₄ Mark.

ab Sydsverrig, Königsberg 3¹/₂ Mark, Hamburg 4 Mark, Helgoland 5¹/₂ Mark pr. Ton Gadesten, Danzig 3³/₄ à 4 Mark pr. Ton Raasten, Greifswald, Stettin, Wismar Bloksten 4 Mark, Odense Birkebrænde 4¹/₂ Kr. pr. Favn, London Planker 22/.

ab Bornholm, Königsberg 3 Mark, Elbing 4 Mark, Danzig 3¹/₄ à 3¹/₂ Mark, Kiel eller Lybeck 3¹/₄ Mark pr. Ton Sten, til gode danske Havne 15 à 16 Øre pr. Centner Sten og Ler.

ab Kjøbenhavn er det meget flovt, der er sluttet 3¹/₂ Kr. pr. Ton Klid til Åhus.

ab Drammen 5 à 5¹/₄ Mark pr. Ton Fortovsheller til Stettin.

ab Kragerø, Stettin Feldspat 5 Mark pr. Ton.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Marts Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 630 Havarier mod 747 samme Maaned 1903, deraf 444 Dampskibe og 186 Sejskibe. Aarsagerne har været: Stranding 178, Sammenstød 197, Anløbning af Nødhavn 41, Maskinskade 68, Is 11, Ild 20, haardt Vejr 69, forskellige Aarsager 41, sunkne 4, forladt 1; ialt 93 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 93 samme Maaned 1903, deraf 21 Dampere, 72 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 40, Sammenstød 12, Maskinskade 1, Is 2, Ild 1, forsvundne 5, sunkne 15, forladt 8, Kondemnation 9.

London, Skonnert af Rudkjøbing, er d. 19. ds. ankommen til Shoreham efter en meget besværlig Rejse, hvorved Skibet har lidt en Del Havari. Skaden repareres i Shoreham.

Nielsine, Galease af Hobro, er, paa Rejsen fra Egersund til Kjøbenhavn med Mursten, kommen paa Grund Vest for Stubbekjøbing; venter at komme flot ved Højvande; maa sandsynligvis losse.

Ella, Skonnert af Malmø, er, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Sverrig med gammelt Jærn, grundstødt paa Middgrundunden.

Fanny, Dpsk. af Kjørteminde, der d. 20. ds. grundstødt paa Hveen, er af Svitzers bragt flot og indbugseret hertil, hvor Skibet skal genindtage den oploste Last, hvormed det skal afsejle til Gøteborg.

Aalborg, Dpsk. af Aalborg, der, som meddelt, løb paa Grund ved Staun, er af Dampskibene „Frem“ og „Tyr“ bragt flot og fortsætter Rejsen, da ingen Skade er konstateret.

Mester, Skonnert af Nykjøbing F., er, paa Rejsen fra Rostock med Havre, strandet paa Nordre Stenkaj i Frederikshavns Havn. Skibet er bragt flot af Svitzers.

Nybygninger, Køb og Salg.

Forleden blev paa Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sat i Vandet, bygget for Regning Købmand P. W. Wulf i Stubbekjøbing, og bestemt for Passager- og Godstrafik mellem Stubbekjøbing og omliggende Byer.

Den 14. April løb en Skruedamper, bygget for Regning Hr. Martin Carl af Kjøbenhavn, af Stablen fra Wood, Skinner & Co.s Værft paa Tynen. Skibet, der fik Navnet Simone, har en Lastevæne af c. 1900 Tons d. V. og er bygget til Lloyds højeste Klasse „special survey“. Under Bygningen har Skibet bl. a. været under Tilsyn af Kaptajn Lagesen af Kjøbenhavn. Det skal føres af Kaptajn B. C. Jørgensen.

Fra Newcastle meddeles det, at Suezkanal-Selskabet til Benyttelse i Kanalen har bestilt en Flydedok hos Swan, Hunter og Wigham Richardson. Dokken, der skal have en Løfteevne af c. 3000 Tons, vil være færdig til Levering til Efteraaret. Den er specielt beregnet paa Reparation af den Slags Skibe, som passerer Kanalen.

Rettelse. I Nr. 16, Pag. 182, Spalte 2, Linje 35 f. o. staar: 40° N. Brd. Læs: 40° S. Brd.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,
den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.
1ste Klasses Skræderi og Herreokvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 26. April.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Pillau 22. April. — Albalma, Gotsche, ank. til New Orleans 14. April; afg. forv. 27. April hertil. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 25. April. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz 20. April hertil. — Anglo Dane, Wiberg, afg. herfra 26. April til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Libau 23. April. — Antwerpen, Mikkelsen, pass. Skagen 25. April fra Riga til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 21. April til New York. — Arno, Müller, ank. til Marseille 22. April. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. her 26. April fra Hull. — Beira, Lunge, ank. til Cardiff 25. April. — Christian IX., Kolster, ank. her 25. April fra Königsberg. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Gibraltar 21. April til Genua. — Dagmar, Larsen, ank. her 23. April fra Messina; afg. forv. 27. April til Riga. — Douro, Mortensen, afgik fra Dartmouth 20. April til Tenerife. — Garonne, Kromann, ank. til Riga 21. April. — Georgios I., Sørensen, afgik fra Riga 23. April til Antwerpen. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 15. April til New York. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 18. April; afg. forv. 27. April her-

til. — Island, Holm, afgik fra New York 24. April hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Ouessant Creach 24. April til Genua. — Jolantha, Christiansen, ank. til Danzig 25. April. — Kasan, Hansen, ank. her 23. April fra Dunkerque. — Kentucky, Staal, ank. her 22. April fra New York. — Kiew, Frissenette, afgik fra London 24. April hertil. — Kursk, Gommessen, afgik herfra 25. April til Libau. — Leopold II, Meyer, afgik fra Messina 23. April hertil. — Loire, Craignou, afg. fra Havre 23. April hertil. — Louise, Kruse, ank. til Antwerpen 21. April; afg. forv. 26. April hertil. — Louisiana, Andresen, afgik fra New York 15. April til Christiania, Kjøbenhavn og St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Boston 18. April hertil. — Morsø, Jacobsen, ank. her 26. April fra Vestnorge. — Moskov, Meldahl, ank. til Riga 21. April. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 23. April til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Riga 22. April. — Nordjylland, Kragh, ank. til Libau 23. April. — Norge, Gundel, afg. herfra 27. April til New York. — O. B. Suhr, Wiencke, pass. Hottenau 24. April til London. — Omsk, Jonsen, ank. til Dunkerque 25. April. — Perm, Christensen, ank. til Libau 20. April. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 21. April; afg. forv. 26. April til Windau. — Rita, Schibbye, ank. her 24. April fra Riga. — Seine, Dampt, afg. forv. 28. April fra Bordeaux til La Rochelle. — Texas, Andersen, afg. fra Newcastle 30. Marts til New Orleans. — Thyra, Fischer, pass. Holtenau 25. April fra Libau til Hull. — Tiber, Bech, afg. forv. herfra 26. April til Reval. — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 24. April. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til London 24. April. — Viking, Rasmussen, afgik fra Lissabon 25. April hertil. — United States, Wulf, ank. her 24. April. — R. F. Berg ank. her 24. April fra Stettin. — Brage ank. her 23. April fra Danzig. — Annie ank. her 24. April fra Gøteborg. — Klar ank. her 26. April fra Stockholm. — Ellen ank. til Norrkøping 26. April. — Marie afgaar forv. 26. April fra Stettin til Manchester. — Skjalm Hvide afgik herfra 27. April til Vestnorge. — Vadsøe afg. forv. 26. April fra Liverpool til Swansea.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wisberg, ank. til Riga 20. April. — Frode, Tofte, ank. til Ghent 24. April. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Dunkerque 22. April. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Buenos Ayres 20. Marts. — Erik II, Schmidt, ank. til Buenos Ayres 10. Marts. — Knud II, Hansen, ank. til Rosario 12. April. — Danmark, Kraemer, ank. til Havana 23. April. — Ragnar, Holst, ank. til Riga 25. April. — Magnus, Mahneke, afgik fra Aarhus 25. April. — Olaf, Petersen, afgik fra Rosario 17. April. — Svend II, Riber, afg. fra Sunderland 26. April. — Harald, Meyer, ank. til Rosario 11. Marts.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Riga 26. April. — Ansgar, Predbjørn, ank. til Libau 21. April. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Tyne 22. April. — Hamlet, Schjædt, ank. til London 24. April. — Helge, Olsen, ank. til Sunderland 20. April. — Rolf, Olsen, afgik fra Glasgow 22. April, best. til Riga. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afg. fra Kbhvn. 26. April, best. til Newcastle.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Blyth 26. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Swansea 18. April, best. til Palermo. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Palermo 23. April, ank. til Licata 24. April. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Lissabon 21. April, ank. til Oporto 22. April. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ank. til Blyth 15. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Cardiff 19. April. — Russ, Rasmussen, afgik fra Pensacola 25. Marts, bestemt til Tunis. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Blyth 22. April.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Huelva 20. April. — Kamma, Løffler, afg. fra Air 26. April. — Helga, Christensen, afgik fra Sevilla 15. April. — Martha, Olsen, afgik fra Sevilla 26. April. — Elna, Leth, afg. fra Tyne 21. April. — Therese, Pedersen, afgik fra Bougie 18. April.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, afg. fra Swinemünde 27. April. — Ophelia, Lambertsen, pass. Oran 21. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Ghent 24. April, best. til Sunderland. — Niobe, Mathisen, afg. fra Rotterdam 20. April, ank. til Methil 22. April. — Nancy, Nielsen, afgik fra Santander 23. April, bestemt til Rotterdam. — Nautik, Nielsen, afg. fra Harburg 20. April, ank. til South Shields 22. April. — Nordsoen, Gram, afgik fra Warkworth 19. April, ank. til Windau 24. April. — Nexos, Basse, afgik fra Dunston 22. April, ank. til Hamburg 24. April. — Nora, Jørgensen, afgik fra Leith 21. April, bestemt til Riga. — Napoli, Christensen, afgik fra Riga 24. April, best. til Arbroath. — Neptun, Knudsen, ank. til Southampton 24. April. — Norma, Nielsen, afg. fra Hamburg 23. April, best. til Glasgow. — Alfa, Hansen, afg. fra Riga 24. April, best. til Bridport. — Neutral, Thøgersen, afgik fra Methil 21. April, ank. til Esbjerg 24. April.

Dania. Dagny, Lorentzon, afg. fra Marseille til Rotterdam 23. April. — Mary, Fischer, ankom til Masnedssund 22. April.

Jylland. Karen, Winther, afgik fra Sfax 25. April. til Tynen. — Ingrid, Meinertz, afgik 26. April fra Riga til Rouen. — Ester, Sørensen, afgik 26. April fra Libau til Riga.

Nordsøen. Nordland, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 22. April. — Kronprins Frederik, Schmidt, afg. fra Dakar 19. April, best. til Aarhus. — England, Andresen, ank. til Aarhus 26. April. — Holland, Lund, ank. til Riga 25. April. — Rusland, Møller, ankom til Kjøbenhavn 24. April.

Urania. Mars, Rasmussen, afg. fra Nykjøbing 26. April, best. til Warkworth. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Rufisque 15. April, bestemt til Aarhus.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afg. fra Swinemünde 20. April, ankom til Methil 24. April. — Russia, Poulsen, afgik fra Svendborg 25. April, ankom til Helsingør 26. April. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Swinemünde 26. April, best. til Sunderland.

Østersøen. Gratia, Andersen, afgik fra Blyth 22. April, ank. til Lübeck 26. April.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Blyth 21. April, ank. til Frederikshavn 25. April. — Britannia, Jensen, afgik fra Dunkerque 19. April, ank. til Tyne Dock 21. April. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Stettin 22. April, bestemt til Hudiksvall. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Kbhvn. 21. April, ankom til Esbjerg 23. April.

Inga. Flandria, Hansen, afgik fra Grangemouth 23. April, best. til Hamburg. — Carbonia, Jespersen, afgik fra Swinemünde 20. April, ank. til Blyth 24. April. — Estonia, Nielsen-Fisker afg. fra Moss 21. April, ank. til Riga 26. April.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Sunderland 25. April. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cardiff 31. Marts, bestemt til Colastine. — Flynderborg, Larsen, ankom til Stettin 26. April. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Aarhus 25. April. — Frederiksberg, Jørgensen, ank. til Stockholm 24. April. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Corcubion 20. April, best. til Jarow. — Kronborg, Hveissel, ankom til Bellast. 10. April. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 23. April. — Skanderborg, Jensen, ankom til Penarth 22. April. — Søborg, Fischer, afg. fra San Lucar 21. April, best. til Glasgow. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Helsingør 26. April, best. til Sunderland. — Stjerneborg, Hansen, ankom til Glasgow 23. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ankom til Blyth 23. April. — Klampenborg, Matzen, afgik fra Riga 23. April, best. til Dunkerque. — Marselisborg, Jensen, ank. til Waterford 18. April. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Windau 21. April, best. til London. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 23. April, best. til W. Hartlepool. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Methil 25. April. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Kbhvn. 23. April, best. til Hull. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 23. April, best. til Burntisland.

Neptun. Jægersborg, Agelin, ankom til Blyth 21. April. — Kallundborg, Lund, ank. til Riga 11. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Jensen, ankom til Riga 22. April. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Neufahrwasser 23. April, best. til Boness. — Agnete, Sørensen, afgik fra Aarhus 23. April, best. til Burntisland. — Alice, Hansen, afgik fra Nørre Sundby 23. April, best. til Methil. — Ajax, Brøsen, ank. til Burntisland 22. April. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Burntisland 25. April. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 22. April.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Antwerpen 17. April. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Gøteborg 21. April. — Siam, Jensen, ankom til Antwerpen 19. April. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Durban 24. Marts.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til Kbhvn. 26. April. — St. Jan, Rambusch, ankom til New Orleans 14. April. — Danmark, Kræmer, ank. til Progresso 26. April.

Æra. Enigheden, Svane, ankom til Pillau 24. April. — Energi, Nielsen, ankom til Pillau 25. April. — Erindring, Hansen, ank. til Vejle 19. April. — Gæa, Schultz, afg. fra Kbhvn. 20. April, best. til Aarhus.

Svensen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Tyne 23. April. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Gambia 23. April. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Grangemouth 26. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Tyne 16. April. — Haus Tausen, Klaaborg, afg. fra Gambia 20. April. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Pillau 23. April. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Stettin 24. April. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Hamburg 20. April. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Gambia

12. April. — Chr. Christensen, Hansen, ankom til Blyth 25. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Aarhus 19. April. — London, Bom, ank. til Methil 26. April. — Paris, Krogh, ankom til Tuborg 23. April.

Mercur. Berlin, Thun, ankom til Blyth 26. April. — Wien, Brink, ank. til Blyth 23. April.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til Barry 25. April.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Grimsby 21. April. — Clara, Jensen, afg. fra Malmø 26. April, best. til Blyth. — Kai, Hintze, afgik fra Neufahrwasser 26. April, bestemt til Horsens.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Neufahrwasser 21. April. Svend, Bennélycke, ankom til Kbhvn. 22. April. — Axel, Damm, ank. til Aalborg 22. April.

Sejlskibe.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, ankom 18. April til Porsgrund fra Nykjøbing.

Rønne. Hermann Olsen, Hermansen, ank. til Oskarshamn 18. April. — Nestved, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 19. April. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Faxe 20. April. — Bornholm, Jensen, ankom til Langesund 19. April. — Amarant, Klausen, ankom til Oskarshamn 19. April. — Amalie, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 20. April. — Cathrine, Hansen, ankom til Svendborg 20. April. — Gudmund, ankom til Masnedssund 20. April. — Coureer, Jacobsen, ankom til Rendsborg 20. April. — Prøven, Bidstrup, ankom til Forsund 21. April. — Tordenskjold, Kjeller, ankom til Karlshamn 25. April.

Svendborg. Zenita, Jensen, ankom til Southampton 19. April. — Laura, Petersen, ankom til Clacton on Lea 18. April. — Fylla, Rasmussen, ankom til Faversham 18. April. — Alfrede, Wilde, ankom til Dieppe 19. April. — Kruse, Larsen, ankom til London 19. April. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Jersey 19. April. — Erhardt, Larsen, ankom til Shoreham 20. April. — Cimbria, Nielsen, ank. til Boness 19. April. — Olga, Rasmussen, ank. til Torquay 20. April. — Delos, Andersen, ank. til Penzance 20. April. — Gæa, Møller, ankom til Nantes 21. April. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Aalborg 19. April. — Mine, Møller, ankom til South Alcoa 20. April. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Blyth 21. April. — Solon, Rasch, ankom til Gøteborg 21. April. — Vera, Jensen, ankom til Gibraltar 21. April. — Valdemar, Andreasen, ankom til Frederikstad 21. April. — Clytia, Nielsen, ankom til Frederikstad 21. April. — Peter, Jørgensen, ankom til Larvik 22. April. — Boline Marie, Hansen, ankom til Stettin 21. April. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Skien 22. April. — Triton, Nielsen, ankom til Great Yarmouth 22. April. — Hanne, Nielsen, ankom til Kragerø 22. April. — Fønix, Hansen, ank. til Faxe 22. April. — Odin, Andersen, ank. til Belfast 24. April. — Fanny, Hansen, ankom til Boston 23. April. — Flora, Sørensen, ankom til Gøteborg 23. April. — Carl, Clemmensen, ankom til Aalborg 24. April. — Sofie, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 25. April. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Flekkefjord 25. April. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Langesund 24. April. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Newcastle 23. April. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Stettin 24. April. — Confidence, Mouritzen, ankom til Frederikstad 25. April. — Iris, Hansen, ankom til Fowey 25. April.

Æra. Hertha, Krull, afgik 16. April fra Mandal til Isafjord og Stykkesholm. (Island). — Svane, Møllmann, ankom 19. April til Middlesbro. — Norma, Albertsen, ank. 18. April til Laguna de Terminos. — Alf, Hansen, ankom 18. April til Kleven paa Rejse fra Flensborg til Kjøbenhavn. — Avance, Rasmussen, afgik 17. April fra Kjøbenhavn til Halmstad. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afgik 12. April fra Cartagena til Swansea. — Emanuel, Nielsen er indkommen paa Ærøskjøbing Red. — Frej, Kastrup, ank. 19. April til Granton. — Paket, Friis, ankom 19. April til Kjøbenhavn. — Phønix, Rasmussen, ankom 20. April til Dunkerque. — Castor, Sonne, ankom 18. April til Laguna de Terminos. — Marie, Friis, ank. 17. April til Halmstad. — Enigheden, Friis, ankom 18. April til Travemünde. — Salvador, Fabricius, ank. 20. April til Larvik. — Christian Groth, ankom 21. April til Halmstad. — Fremad, Hansen, ankom 21. April til Halmstad. — Olga, Jørgensen, ankom 21. April til Yarmouth. — Ceres, Bager, ankom 23. April til Britonsterrig. — Heimdal, Eriksen, ankom 21. April til Dakar (Afrika). — Norden, Rasmussen, ankom 25. April til Dublin. — Ellen, Lauritsen, er ankommen til Llanelly. — Fred, Friis, ankom 20. April til Norrkøping. — Thea, passerede 20. April St. Catherine's Point for vestg. — Johanne, Hansen, ankom 22. April til Halmstad. — Hermod, Dreimaun, ank. 22. April til Pillau. — Carl, Lindegaard, ank. 20. April til Falmouth. — Hay,

Petersen, ankom 21. April til Drøbak. — Nathalie, Wilhjelms, ankom 23. April til Kjørteminde. — Harris, pass. Lizard 22. April for vestg. — Eos, paa Rejse fra Hamburg til St. Johns (N. F.) for vestg. — Juliane, Christensen, ankom 22. April til Sunderland. — Ansgar, Jørgensen, afg. 22. April fra Hamburg til Rio Hocka. — Amor, Rasmussen, ankom 23. April til Dieppe. — Venus, Madsen, ankom 22. April til Gøteborg. — Union, Mortensen, afgik 23. April fra Kjøbenhavn til Christiania. — Ansgar, passerede 21. April St. Catharines Point for vestg. — Bien, Petersen, ankom 25. April til Drammen. — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 25. April til Charlestown (Cornwall). — Alf, var 22. April sejlferdig i Boness til Svendborg. — Thor, Kromann, var 21. April sejlferdig i Nantes til Pointe a Pitre (Guadeloupe). — Gabrielle, Henriksen, ankom 22. April til Kjøbenhavn. — Saga, Jensen, ank. 23. April til Progresso. — Skandia, Hay, ank. 25. April til Gøteborg. — Hydra, Albertsen, ankom 25. April til Horten. — Yrsa, Bay, og Laura er 24. April afgaaet fra Sunderland til Vianna (Portugal). — Johanne, Østermann, passerede 19. April Dungeness, paa Rejse til Cadix.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Saltholm-Flak. Fra den 18de til 22de og fra 24de til 26de Maj 1904 afholdes Skydeøvelser efter Mørkets Frembrud paa Flakket N. for Saltholm fra Skibe eller Fartøjer, der ligger S. for 55° 42' N. Br. og skyder S. efter over den Del af Flakket, hvor Dybden er mindre end 3 Fv. Saa længe Skydningen varer, vil den Plads, over hvilken der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares imod, saa længe de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig den Del af Farvandet, der ligger mellem Søgelysene og Saltholm N.-Side.

Store-Bælt. Lille-Grund SØ. Masten i den 1/2 Kml. S. 33° Ø. fra Lys- og Klokketønden ved Lille-Grund sunkne Jagt er udtaget. Mindste Dybde over Vraget er 3 Fv.

Sprogø. Sprogø Fyr skal forandres til et hvidt Lynfyr, der hver 1/2 Minut viser afvekslende Et-Lyn og To-Lyn, Lyn c. 1/4 S., Mørke c. 7 S., Lyn c. 1/3, Mørke c. 2 S., Lyn c. 1/3, Mørke c. 5 S. Lysevnen: 26 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Fyrtaarnet bliver uforandret.

I den Anledning slukkes det nuværende Fyr den 1ste Juni 1904, og et midlertidigt Fyr af samme Art tændes paa en c. 30 Fod høj Baake tæt SV. for Fyrtaarnet. Flammens Højde c. 120 Fod. Synsvidden og Lysevnen: 14 Kml. Det midlertidige Fyr skjules af Fyrtaarnet fra c. N. 45° Ø. til N. 70° Ø.

Under Forandringen kan det nye Fyr brænde til Forsøg. Det nye Fyr antages at blive tændt midt i Juli Maaned 1904.

Lille-Bælt. Fredericia. Ved den V-lige Dampfærgenhavn i Fredericia brænder for Dampfærgerne følgende Fyr: Paa Ø-Molens Hoved et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 23 Fod. 17 Fod høj Jernpæl. Paa Havnens V.-Side paa den yderste Duc d'Albe et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Midt for Havnen to røde, faste Ledefyr, der er overet i N. Flammens Højde: 24 og 19 Fod. Hvide 17 og 12 Fod høje Pæle.

Østersøen. Langeland og Laaland S. I Sommeren 1904 opmaales Farvandet S. for Langeland og Laaland. Til Brug ved Opmaaling kan der i Farvandet være udlagt sorte Vagere med rødt Flag.

Disse Sømærker er Skibsfarten uvedkommende.

Limfjorden. Lemvig. Ved Lemvig er der nu gravet en 30 Alen bred, 13 Fod dyb Rende til Bolværket V. for Havnen. Ved Bolværket er der 13 Fod Vand.

Struer. I Struer Ø.-Havn og ved dens Ø-lige Bolværk er Dybden nu 13 Fod. En 30 Alen bred, 13 Fod dyb, gravet Rende fører til Havnen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Alabodarne. Ålabodarne Fyr brænder nu hele Aaret.

Gotland. Slite. Indløbet til Slite er spærret med Sæminer. Man kan kun staa ind med Lods, der afgives frit fra en Kanonbaad, som ligger ved Spærringen.

Stockholm Skærgaard. Grönskär. Fra 1ste Maj 1904 viser

Grönskär Fyr hvidt Tre-Blink fra S. 25 1/2° Ø. til S. 10° Ø., hvidt Fire-Blink fra S. 10° Ø. gennem S. til S. 22° V., hvidt Fyr med Formærkelser iøvrigt.

Bottniske Bugt. Umeå. Petlandskäret. Paa Petlandskär har den NØ-lige Baake nu Diamant paa Toppen. Paa NV.-Enden af Skæret er rejst en Baake med Trekant med Spidsen opad. Disse to Baaker holdt overet leder fri S. om Åhällan.

Tyskland. Palmar Ort Rende. Træet ved Maltzien, der tjente til Ledemærke i Palmer Ort Rende, er omblæst. 54° 14' 26" N. Br. 13° 21' 5" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Midlertidig gives intet Taagesignal fra Fyrskibet „Fladen“.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I 1904 forandres følgende Fyr og Fyrlamper, foruden de i Fyr-Fortegnelsen angivne, saaledes:

Kopervik Fyrlampe skal vise Fyr med Formærkelser. Lys et bliver rødt fra den S-lige Lysgrænse til fri N. om Haatangboen.

Kvanhovden Fyr skal vise rødt Lys fra fri V. om Kol-len ved Frøi Mølen til fri Ø. om Gaasø, hvidt Lys derfra til fri V. om Gaasøboen, grønt Lys derfra til Ø.-Kant af Thors-hovden; forevrigt uforandret.

Sæternes Fyrlampe skal vise grønt Lys fra Lysgrænsen S. 36° V. til fri Ø. om Gaasholmen, hvidt Lys derfra til fri V. om Kariskjær, rødt Lys derfra gennem Ø. til fri V. om Gjeilskjær ved Furunes, hvidt Lys derfra til fri Ø. om Trollebøffuen, grønt Lys over Trollebøffuen, hvidt mellem Trollebøffuen og Læsten, rødt Lys over Læsten, og grønt Lys fra fri V. om Læsten til Lysgrænsen N. 4° Ø.

Moldøen Fyrlampe skal vise kun rødt Lys fra fri V. om Kariskjær gennem S., V. og N. til fri V. om Grunden ved Furunes.

Ulven Fyrlampe skal vise rødt Lys fra fri V. om Trollebønes til c. S. 70° Ø.

Rundesund Fyrlampe skal vise rødt Lys fra den nuværende Lysgrænse S. 86° Ø. til fri N. om Kjørflæskeflu.

Langenes Fyrlampe skal vise rødt Lys fra den nuværende Lysgrænse S. 9° Ø. til fri Ø. om Kjørflæskeflu og Kirkeflu og Mørke fra fri S. om Sveden til fri N. om Gulmunde.

Græsøerne Fyr skal vise rødt Lys over Gulmunde, Midt-fjordskjær, Sveden og Kirkeflu, og den røde Vinkel over Tekleboerne udvides mod N. til fri N. om Tekleskallen.

Kraakholmen Fyrlampe skal vise rødt Lys over Pynten af Kverneslandet til fri Ø. om Grunden ud for det.

Selvær S.-lige Fyrlampe skal vise hvidt Lys i Kvernleden i Dørvær.

Barøen Fyr skal vise rødt Lys fra fri S. om Smælrumpen til fri Ø. om Hjertholmen og grønt Lys over Tjelodden og Grunden V. for den.

Alterodden Fyrlampe slukkes midlertidig den 1ste Juni.

Tyskland. Lister Dyb-Hever. I Lister Ley er rød Spirtønde B og Baaketønde „Pandertier“ ombyttet, den sidste er rød og sort. Baaketønde „Süderau“ ligger paa 54° 34' 50" N. Br. 8° 24' 30" Ø. Lgd. I den Ø-lige Del af Süderau er udlagt tre røde Spirtønder og tre sorte Spidstønder, saaledes

Spirtønde G	54° 36' 0" N. Br.	8° 38' 4" Ø. Lgd.
— H	54° 36' 48" —	8° 40' 21" —
— I	54° 36' 57" —	8° 43' 10" —
Spidstønde Nr. 6	54° 36' 35" —	8° 38' 6" —
— Nr. 7	54° 37' 20" —	8° 40' 40" —
— Nr. 8	54° 37' 27" —	8° 43' 0" —

Fyrskibet „Eider“. Paa Fyrskibet „Eider“ er oprettet en Storm- og Is-Signalstation. Stormvarsel-Signalerne gives om Dagen fra en Raa paa Fokkemasten. Meddelelser om Is gives kun paa Forespørgsel med de internationale Signalfag.

Wilhelmshaven. Fyret paa S.-Molen ved Indløb II til Wilhelmshaven viser hvidt, fast Lys fra N. 89° Ø. til S. 78° Ø., iøvrigt rødt, fast Lys. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 6 à 8 Kml.

Holland. Zeegat van Terchelling. Stortemelk. I Stortemelk er Stumpetønde Nr. 4, paa Grund af, at Buitengronden tiltager, flyttet og ligger nu i 24 Fod Vand. 53° 19' 27" N. Br. 5° 3' 36" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Texelstroom. I Texelstroom er til Brug ved Skydeøvelser udlagt en Flaade i Mærkerne: „Hoorn Taarn overet med V.-Baaken for den maalte Mil“ og „Kijk-duin Fyrtaarn overet med S.-Taarnet paa det meteorologiske Observatorium“. Naar det er muligt, vises om Natten en rød og hvid Lanterne fra Flaaden. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd.

Maassluissche Scheur. IJselmonde NV.-Pynt. Fyret paa IJselmonde NV.-Pynt er atter i Orden.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Baie de Saint-Brieuc. Vraget af Damperen „Saint Kilda“, der laa sunket $1\frac{1}{2}$ Kml. N. t. Ø. for Klippen Rohein, er forsvunden. Afmærkningen er inddragen.

Chausey Øer. Haute Foraine. Baaken paa Haute Foraine er borttagen og en rød Stenbaake med Kegel opføres. Under Arbejdet ligger en hvid Fortøjtønde ved Klippen. $48^{\circ} 52' 56''$ N. Br. $1^{\circ} 43' 39''$ V. Lgd.

England. Dungeness. Dungeness Fyr- og Taagesignal er nu forandret saaledes:

Det høje Fyr er et hvidt Blinkfyr, som hver 10 S. viser Et-Blink, Blink $\frac{9}{10}$ S., Mørke $\frac{9}{10}$ S. Flammens Højde: 126 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Det lyser fra N. 22° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 89° V. Det vises fra et 136 Fod højt, blaåt Fyrtaarn med hvidt Bælte og hvid Lanterne, der staar 60 Alen N. 37° V. fra det gamle, høje Fyrtaarn. Fra det nye Fyrtaarn vises et fast Bifyr, der viser rødt Lys fra S. 55° V. til S. 70° V., grønt Lys fra S. 70° V. gennem V. til N. 89° V. og rødt Lys fra N. 22° Ø. til N. 42° Ø. Synsvidden: 13 Kml.

Det lave Fyr er uforandret et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink, Blink c. 2 S., Mørke c. 3 S. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Det lyser fra N. 13° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 74° V. Rødt, 39 Fod højt, cylindrisk Taarn over det nye, røde Sirene-Hus, $\frac{2}{4}$ Kbl. S. 82° Ø. fra det nye, høje Fyr.

Taagesignal gives med Sirene, to hurtig paa hinanden følgende Stød hver 2 Minutter, høj Tone $3\frac{1}{4}$ S., Pause $2\frac{1}{2}$ S., dyb Tone $3\frac{1}{4}$ S., Pause 111 S.

De gamle Fyrtaarne og det gamle Sirene-Hus borttages snarest mulig. $50^{\circ} 54'$ N. Br. $0^{\circ} 58\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd.

England V.-Kyst. Holyhead Bay. Skerries. Omtrent den 29de September 1904 forandres Skerries Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 10 S. viser To-Lyn, Lyn $\frac{1}{4}$ S., Mørke 2 S., Lyn $\frac{1}{4}$ S., Mørke $7\frac{1}{2}$ S. Flammens Højde: 116 Fod. Synsvidden: 17 Kml.

Det røde, faste Bifyr ombyttes med nyt rødt, fast Fyr, der vises fra samme Taarn og lyser fra N. 74° Ø. til N. 51° Ø. Flammens Højde: 84 Fod. Synsvidden: 16 Kml. $53^{\circ} 25'$ N. Br. $4^{\circ} 36\frac{15}{16}'$ V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Kyles of Bute. Burnt Isles eller Islands. Fyret, der vist fra Baaken paa Loisgt Island, Burnt Islands, er ombyttet med et hvidt Fyr, der hver 6 S. viser En-Formærkelse, Lys 4 S., Mørke 2 S. $55^{\circ} 55'$ N. Br. $5^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ V. Lgd.

Irland V.-Kyst. Big Sound. Deer Island. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa SØ-Siden af Deer Island, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 26° Ø. fra Kirkeruinen. Det lyser fra S. 43° V. til S. 37° V., fra S. 36° Ø. til S. 50° Ø. og fra S. 75° Ø. gennem Ø. til N. 37° Ø. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Lille, rødt, firkantet Taarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. $53^{\circ} 19'$ N. Br. $9^{\circ} 58'$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Annapolis Basin. Digby Pier. Paa Yderenden af Digby Pier er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Hvidt, 26 Fod højt Taarn. $44^{\circ} 37' 40''$ N. Br. $65^{\circ} 45' 6''$ V. Lgd.

Northumberland Strait. Pictou Bar. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Yderenden af Pictou Bar, ved S.-Siden af Indløbet til Pictou Harbour. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12 Kml. 46 Fod højt, rødt og hvidt lodret sribet Fyrtaarn. Et rødt, fast Fyr er tændt i samme Taarn. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser over Grundene uden for Ø-Enden af Pictou Island. $45^{\circ} 41' 30''$ N. Br. $62^{\circ} 39' 30''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Twenty Six Foot Channel. En Baake med en firkantet, hvid Tavle med sort Trekant er opført paa NV. Hjørnet af Pakhuset paa Pier 10, East River, Brooklyn. Holdt overet i N. 78° Ø. og S. 78° V. med det NV.-lige Taarn paa St. Margarets Hotel, Brooklyn, leder det i 25 Fods Løbet mellem Govenors Island og The Battery. Baaken paa Pier 9 er borttagen.

New Jersey. Brigantine Inlet. En sort og hvid lodret sribet Stumpstønde er udlagt tæt uden for Barren uden for Brigantine Inlet.

Chesapeake Bay. Maryland. Main Ship Channel. Vraget af „Gardiner G. Deering“ er borttaget og Afmærkningen inddragen.

North Carolina. Cape Fear River. I Cape Fear River er i 16 Fod Vand udlagt en sort Stumpstønde Nr. $7\frac{1}{2}$, ved en Stendynge, fra Lower Swash Channel Pælefyr Nr. 2 i S. 58° V. og fra Bald Head Fyr i N. 9° V. Midnight Channel Entrance røde Spidstønde Nr. $10\frac{1}{2}$, i 16 Fod Vand, fra Lilliput Channel bageste Ledefyr i S. 13° V. og fra Old Brunswick Pælefyr Nr. 3 i S. 32° Ø. Barnards Creek røde Spidstønde Nr. 24 i 15 Fod Vand omtrent midt imellem Brunswick Channel nedre Tønde Nr. 26 og Logs and Big Island Channel Tønde Nr. 22, fra Barnards Creek N.-Pynt i S. 56° V. og fra Clarks Island Pælefyr Nr. 15 i S. 4° Ø.

Bulkhead røde Spidstønde Nr. 24 er inddragen.

South Carolina. Port Royal Sound. Southeast Channel. Hilton Head forreste Ledefyr er flyttet c. 90 Alen S. 65° V. hen. Ledelinien i Southeast Channel er derefter N. 76° V.

Anduvningstønden PR, sort og hvid lodret sribet Stumpstønde, er flyttet S. 28° Ø. hen og ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for Hilton Head Ledelinie.

Mid Channel sort og hvid lodret sribede Stumpstønde er flyttet S. 28° Ø. hen og ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for Hilton Head Ledelinie.

Turning Point røde Klokketønde er flyttet $\frac{2}{3}$ Kbl. S. 28° Ø. hen og ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for Hilton Head Ledelinie.

Georgia. Savannah River. Fig Island. Fig Island Ledefyr er forandret saaledes:

Forfyret vises nu fra en hvid Bygning, der staar paa Pæle i Vandet ved S.-Kysten af Fig Island Ø.-Ende. Flammens Højde: 15 Fod. Bagfyret vises fra en hvid Baake, c. 2,000 Alen N. 89° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 29 Fod. Fyrenes Art er uforandret.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Tampa Bay. I Tampa Bay er følgende Tønder inddraget: South Narrows sorte Stumpstønde, East Narrows Spidstønde Nr. 2, West Narrows Stumpstønde Nr. 1, Middle Narrows røde Spidstønde og Turn sort og hvid lodret sribede Stumpstønde.

Følgende Tønder er udlagt: Channel røde Spidstønde E 2 ved Ø-Siden af Cut E's S.-Ende, fra Egmont Key Fyr i N. 55° Ø. og fra Mangrove Point i S. 88° V. Channel sorte Stumpstønde F 1 paa V.-Siden af Skæringen af Cut E og F. Channel sorte Stumpstønde F 3 paa V.-Siden af N.-Enden af Cut F. Channel røde Spidstønde K 2 ved Ø-Siden af Cut K S.-Ende. Channel røde Spidstønde K 4 ved Ø-Siden af Cut K N.-Ende. Piney Point Spidstønde Nr. 6 flyttes til Ø-Siden af Skæringen af Cut C nedre Ende med 23 Fods Kurven. Channel sorte Stumpstønde C 1 er udlagt ved V.-Siden af Skæringen af Cut C øvre Ende med 23 Fods Kurven. En sort Stumpstønde, Twenty Four Foot Curve, er udlagt paa det Sted, hvor V.-Siden af Cut D., som graves, berører 23 Fods Kurven.

Cuba. Havana. Kuglen til Tidsignalet i Havana falder ved lokal Middel-Middag, hvilket er 5 T. 29 M. 23, S. Em. Greenwich Middeltid. $23^{\circ} 8' 27''$ N. Br. $82^{\circ} 20' 55''$ V. Lgd.

Guantanamo Bay. Fishermans Point. Et Telegrafkabel er udlagt mellem Fishermans Point og Conte Beach. Tæt ved hver Ende ligger en Spidstønde med Bur, mærket C.T. Retningen mellem Tønderne er S. 69° Ø. og N. 69° V.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. San Marcos Bay. Itacolomi. Det hvide, faste Fyr med Blus $1\frac{1}{4}$ Kml. SØ. for Itacolomi Pynt er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. Sanguinaires. Sanguinaires Fyr er slukket og et midlertidigt hvidt Blinkfyr, der hver 20 S. viser Tre-Blink, tændt 23 Fod under det slukkede Fyr. Lysevnen: 15 Kml. Det lyser Horisonten rundt, undtagen fra N. til N. 70° Ø.

Østerrig-Ungarn. Triest Bugt. St. Andrea Baadehavn. Det røde, faste Fyr paa Molen ved St. Andrea Baadehavn er slukket, da Havnen tilkastes ved de nye Havneanlæg.

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

Forindien. Bombay. Omtrent den 1. September 1904 ombyttes Bombay ydre Fyrskib med et nyt Fyrskib uden Besætning. Det skal vise hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 15 S., Lys $10\frac{1}{2}$ S. Mørke $4\frac{1}{2}$ S. Synsvidden: 11 Kml. En Klokke lyder hver 15 S. Skroget er rødt, mærket „Bombay Floating light“ med hvidt paa begge Sider og har en Mast, hvorfra Fyret vises. $18^{\circ} 49'$ N. Br. $72^{\circ} 48'$ Ø. Lgd.

Bay of Bengal. Naaf River. Delay Shoal. Delay Shoal med en mindste Dybde af 4 Fv. ligger $6\frac{1}{2}$ Kml. S. 49° V. fra St. Martins Island S.-Pynt, ved Indløbet til Naaf River. Den er 4 Kbl. lang i Ø. og V. og 2 Kbl. bred med haard Bund. $20^{\circ} 30'$ N. Br. $92^{\circ} 16'$ Ø. Lgd.

En Revle, hvorpaa den mindste fundne Dybde er $5\frac{1}{4}$ Fv., strækker sig $3\frac{1}{2}$ Kml. S. 8° Ø. fra Delay Shoal. Man bør undgaa den, da der muligvis findes mindre Vand paa den.

Chittagong Kyst. Regu Shoal. Regu Shoal med en mindste Dybde af $2\frac{3}{4}$ Fv. ligger $6\frac{1}{4}$ Kml. N. 28° V. fra Elephant Point. Den er 2 Kml. lang i N. t. Ø. og S. t. V., $\frac{1}{2}$ Kml. bred og bestaar af Klippe og haardt Sand. $21^{\circ} 15\frac{1}{2}'$ N. Br. $91^{\circ} 59'$ Ø. Lgd. Der er dybt Vand mellem Grunden og Kysten.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Fransk Indo-Chine. Golf de Siam. Paa Ankerpladserne omkring Poulo Obi er der 1 Fv. mindre Vand end angivet paa Kortet.

Ved Pointe Camao er Grunden tiltaget S. efter. 13 Fod findes, hvor Kortet angiver 10 Fv., fra Paulo Obi Fyr i N. 55° V. og fra Pointe Camao i S. 6° Ø. Man bør ikke gaa mellem Poulo Obi og Fastlandet.

En 14 Fods Grund ligger i over 5 Fv., c. 2 $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 5° V. fra Toppen af Hong Mongtay, den SV.-lige af Poulo Dama Øerne. 9° 36' 45" N. Br. 104° 22' 30" Ø. Lgd.

En 16 Fods Stengrund, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. i Diameter, ligger i 7 Fv. Vand, c. 7 Kbl. S. 48° V. fra N.-Toppen paa Øen Hon Nam Du, tæt ved Ankerpladsen S. for Hon Colon. 9° 41' 30" N. Br. 104° 21' 30" Ø. Lgd.

En 5 Fods Grund ligger i 5 Fv. Vand, c. 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 60° V. fra V.-Pynten af Øen Tammassou. Fra V.-Pynten af den V.-lige Ø strækker et Rev sig c. 1 Kbl. ud. En lille 11 Fods Grund ligger i over 5 Fv. Vand c. 9 Kbl. N. 1° V. fra Toppen af Øen Teckere. En Sandgrund, c. 1 Kml. i Diameter, med 16 à 19 Fod Vand, ligger 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 80° Ø. fra Toppen af Øen Teckere.

Banc du Donai er forgæves eftersøgt, men en stor 16 Fods Sandgrund er fundet mellem Balua Øerne og Grande Pirate Meridian, SV. for Rocher Arbre.

En 2 Fods Grund ligger c. 8 Kbl. S. 40° V. fra Ile du Temple og en 6 Fods Grund 2 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 85° Ø. for samme Ø.

Det læge Vand Ø. for Ile de Phuquoc strækker sig saa langt ud, at der kan træffes kun 3 Fod Vand 3 Kml. fra Øen. Omtrent midt imellem Rocher Plat og Ile de Phuquoc NV.-Pynt ligger en Klippe, som falder tør. I den lille Bugt S. for Pic Aigu paa NV.-Kysten ligger en 6 Fods Klippe i 16 à 19 Fod Vand, 3 $\frac{1}{4}$ Kbl. Ø. for den lille Ø, der begrænser Bugten mod V.

En 5 Fods Grund ligger i over 5 Fv. Vand 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 36° V. fra S.-Pynten af Ile du Milieu (Phu Du). Man bør gaa S. om den. 10° 25' 45" N. Br. 103° 46' 30" Ø. Lgd.

En 14 Fods Grund ligger 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 85° V. fra Toppen af den afrundede Ø, S. for Ile Longue, i Archipel d'Anthoi, Øerne S. for Phuquoc. 9° 5' 55" N. Br. 104° 1' 15" Ø. Lgd.

Man skal gaa mindst 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. om Øen Omega og ikke staa gennem Løbet NV. om Omega, eller gennem Løbene, som gennemskære Arkipelet N. og S. for den SØ.-lige Ø.

Golfe du Tonkin. Cua Hoi. Indløbet i Cua Hoi har forandret sig betydeligt. Tønderne Nr. 3 og 6 er inddraget. Tønde Nr. 1 ligger i 8 Fod Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 30° Ø. fra Nr. 3's tidligere Plads. 13° 45' 26" N. Br. 105° 46' 31" Ø. Lgd. Nr. 2 ligger i 28 Fod Vand i S. 43° Ø. fra Cap Ste. Anne overet med Pynt Hon Nieu og fra Toppen af Hon Matt i S. 79° V. 15° 45' 49" N. Br. 105° 47' 48" Ø. Lgd. Nr. 4 ligger i 14 Fod Vand, 11 Kbl. N. 46° Ø. fra Pagoden med Piller og i S. 31° Ø. fra Hon Nieu V.-Side. 13° 45' 39" N. Br. 105° 46' 53" Ø. Lgd.

Bien Shon. Bien Shon hvide, faste Fyr er nu tændt. Flammens Højde: 80 Fod. Det lyser fra S. gennem Ø. og N. til V. 19° 20' 10" N. Br. 105° 49' 18" Ø. Lgd.

Baie d'Along. En rød og sørt Spidstønde med Ballon er i 6 Fod Vand udlagt ved Grunden i Baie d'Along, 14 Kbl. S. 57° V. fra La Palourde. 20° 54' 2" N. Br. 107° 3' 34" Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Najo Gruppen. Grundene V. for Kamakui (Round Island), 3 $\frac{1}{4}$ Kml. fra Chawon To (North Twin) NV.-Side, er tiltaget.

En Grund med 1 til 18 Fod Vand strækker sig 5 $\frac{1}{4}$ Kml. i NØ. og SV. med c. 8 Kbl. Bredde. N.-Enden ligger 4 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 7 $\frac{1}{2}$ ° V. og S.-Enden 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 87° Ø. fra Kamakui. Grunden hedder Kunchima Bank.

En Grund med 7 à 18 Fod strækker sig 19 $\frac{1}{2}$ Kbl. i NØ. og SV. med 3 Kbl. Bredde. N.-Enden ligger 5 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 82° Ø. og S.-Enden 6 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 80° Ø. fra Kamakui. Grunden hedder So Nyo Bank.

Japan. Kiusiu N.-Kyst. Tsushima. Tsushima Sound. Aso Wan. I Oguchi, Indløbet til Aso Wan, midt paa Tsushima V.-Kyst ligger en 2 Fv. Grund. 34° 19' 38" N. Br. 129° 16' 12" Ø. Lgd.

Bungo Channel, Hayasaki Seto og Hirado Seto. Følgende Fyr tændes den 20de Marts 1904:

Mizunoko Shima hvide Blinkfyr, der hver 30 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 177 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Fyrapparat af 1ste Orden. Sort og hvidt vandret stribet, 116 Fod højt, cylindrisk Stentaarn paa Mizunoko Shima midt i Bungo Channel. 33° 2' 37" N. Br. 132° 10' 10" Ø. Lgd.

Hime Shima hvide Blinkfyr, der hver 42 S. viser Fire-Blink i tilsammen 21 S., Mørke i 21 S. Flammens Højde: 178 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Det lyser fra N. 63° V. gennem N., Ø. og S. til S. 65° V. Hvidt, 30 Fod højt, cylindrisk Stentaarn paa Hime Shima, Iyo Nada. 33° 45' 57" N. Br. 131° 42' 2" Ø. Lgd.

Gotsu Sho røde, faste Fyr. Flammens Højde: 31 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. Rød, cylindrisk Betonbaake paa Gotsu Reef ved Indløbet til Hayasaki Seto, Kiusiu V.-Kyst. 32° 34' 25" N. Br. 130° 6' 30" Ø. Lgd. Der er ikke Vagt ved Fyret. Samtidig slukkes det midlertidige røde Fyr.

Odate Shima permanente Fyr, et hvidt og rødt Blinkfyr, der hver 10 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 259 Fod. Synsviddens: 23 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. Hvidt, 24 Fod højt, cylindrisk Jerntaarn paa Odate Shima, ved Indløbet til Hirado Seto. Fyrtaarnets Plads og de røde Lysvinklers Grænser er uforandret. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland. — Lægeeftersyn over for Skibe fra Konstantinopel og Saloniki er ophævet og Indførsel af Varer derfra tilladt, undtagen smittefarlige.

Sverrig. — Port Alegre, Maranhao, Para og Manaois i Brasilien, samt Johannesburg i Transvaal er erklæret for smittet af Pest, hvorimod Canton, Swatow og Foochow i China er erklæret fri for Pest.

Forenede Stater i Nordamerika. — Staten Louisiana har anordnet Karantæne og Desinfektion ved Svovldamp for alle Skibe (undtagen Frugtbaade), der kommer fra Vestindien, Mellemamerika og Mexico.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. April 1904. — Overrettsdom om Ansvar for beskadiget og manglende Ladning. — Ulykkesforsikringen for Søfarende. — Loddeapparater. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Rettelse. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Førster Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 25 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 $\frac{1}{2}$ Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end $\frac{1}{2}$ Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

Metal Pudsecremen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. April 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	70 ³ / ₄	70 ¹ / ₂	70 ³ / ₄
Danmark		65 ¹ / ₄	66 ¹ / ₂
Norden		86	86 ³ / ₄
Kjøbenhavn	66 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	66 ¹ / ₄	66 ¹ / ₂
Carl		68 ³ / ₄	69
Dannebrog		76	76 ³ / ₄
Skjold		47 ¹ / ₄	47 ¹ / ₂
Urania		17 ³ / ₄	18
Union		77 ¹ / ₂	79 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		76 ³ / ₄	78 ¹ / ₂
Østasiatiske	94 ¹ / ₄	94	94 ¹ / ₂
Østersøen		80	88
Nordsøen		23	28
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	85
Cimbria		—	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	63
Inga		72	76
Hejmdal		96	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk. af 88		98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		97 ¹ / ₄	99
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.		83	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.		86 ³ / ₄	87 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..		93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 ³ / ₄	87
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —		93	93 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 —		89 ¹ / ₄	91
Aktier.			
Nationalbank		139 ¹ / ₄	140 ¹ / ₂
Privatbank	112 ¹ / ₂	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄
Landmandsbank		118 ³ / ₄	119
Handelsbank		122	122 ¹ / ₂
Grundejerbank		109 ¹ / ₄	110
Burm. & Wain		95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		94	95
Sukkerfabr.	141	140 ³ / ₄	141
Bryggeri Aktier	123 ¹ / ₄	123	123 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 27. April 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.20	18.17
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.95	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. April 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	91.75
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	101.00
5% Rumænske Stats	99.80
4% — — 1890	87.50

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

„Foren. Dampskibs.“ 4,000, „Norden“ 20,000, „Carl“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 36,000, „Skjold“ 2,000, „Østasiatisk Komp.“ 14,000, „Danmark“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil et Beløb af 340 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart og som i Aaret 1903 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriets l. Ekspeditionskontor inden Udgangen af Maj Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 22. April 1904.

Skib til Salg.

Galease „Møen“ af Bandholm, dr. 22,80 Netto Tons; laster 1050 Ctnr. d. w., er grundet paa Ejerens Overtagelse af andet Skib til Salg ved Henvendelse til

Lodsformand H. Nielsen
Bandholm.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.
Hj. af Hauserg. Telefon 7784

S. Dinesens Dampdreieri Vejle

leverer Skibsblokke af enhver Art,
Pokkenholts Jomfruer, Styrerater samt
alt under denne Branche til Skibsdrukning
henhørende.

Forhandlere Rabat.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &
47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8392.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira.

3 " rød Portvin,

anbefales til d'Hr. Skibskaptajn

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL, St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførere Rabat.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Bøfragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandtræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

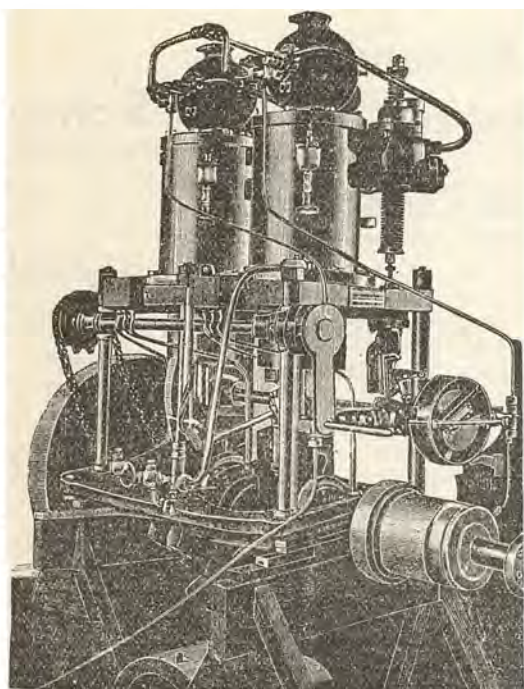
Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, København.



Specialitet: Motor „Alpha“.

Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendt gode og solide Petroleumsmotor. „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

Iste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueaksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkaar kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prislister, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

**Frederikshavns Jærnstøberi
& Maskinfabrik.**

(Brødrene Houmøller).

**Aalborg
Brøndums Akvavitter.**

Udgivet af et Aktieselskab.

Enhver Sømand bør eje
Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

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

Jøns Nilsson's Skotøjsetablisement

for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13 Hj. af St. Strandst.

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

**NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.**

**WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.**

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Maj 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

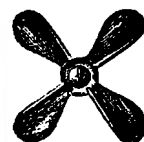
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevistlig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere,

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



Enhver bør anvende min amerikanske Støyleblok „MONOPOL”

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.



Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og pastrykt selve Omalagspapiret.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Tæffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaltræs-Papir. Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger baves.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.



A. S. Motorfabrikken „Chic“.

Hillered

bygger

Benzin-Baad-Motorer

som eneste Specialitet.



Udstilling
Ny Veatergade 18
Kjøbenhavn



Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 5. Maj 1904.

Et ikke ringe Arbejde nedlægges Aar efter Aar i Bestræbelserne for at sikre og udvikle Skibsfartens Indflydelse paa det Lovgivningsarbejde og den Administration, der vedrører Skibsfarten; i de forskellige Søfartsforeninger omkring i Landet bringes der ret betydelige Ofre af Tid og Penge herfor. At disse Ofre ikke bringes forgæves — derom tør man vistnok se et Vidnesbyrd i Indholdet af den Aarsberetning fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der er udsendt i disse Dage, og af hvilken vi omstaaende bringer et Uddrag. Fællesrepræsentationen er jo den af vore Søfartsorganisationer, der staar i den nærmeste Forbindelse med Statsmyndighederne, og det er dens Opgave overfor disse at hævde Skibsfartens Interesser og at tage ny Initiativer, hvor dette tiltrænges. Det er da naturligt, at det bliver Fællesrepræsentationen, i hvilken i sidste Instans de forskellige Bevægelser indenfor vor Søfartsverden munder ud, og gennem hvilken de gør sig gældende. Den foreliggende Beretning viser dette i endnu højere Grad end dens Forgængere. Ved at gennemlæse den, ser man, at det er Spørgsmaal af stor Interesse for de forskellige Dele af Søfartsstanden, som har været Genstand for Repræsentationens Arbejde. Vi nævner saaledes Spørgsmaalene om Lodstaksterne, Konnossements-Klausulerne, Nedsættelse af en nordisk Sølovskomite, Afgivelsen af statistiske Meddelelser fra Rederierne, Ulykkesforsikring for Søfarende, Navigations- og Maskinistundervisningen og Konsulatafgifterne — og man vil se, at det er netop disse Spørgsmaal, der i det forløbne Aar har staaet øverst paa Dagsordenen i vore Søfartskredse. Repræsentationens Beretning fortjener derfor Opmærksomhed, først og fremmest naturligvis indenfor de otte større Søfartsforeninger, der er repræsenterede i den, men ogsaa i vide Kredse udenfor disse. Man kunde maaske ønske, at Repræsentationen jævnligere og paa forskellige Maader paakaldte Offentlighedens Opmærksomhed. Nu sker det som Regel kun den ene Gang om Aaret, da den udsender sin Beretning om det forløbne Aars Virksomhed. Men med denne bør da ogsaa alle, der nærer Interesse for vore Søfartsforhold, gøre sig bekendt.

I det engelske Underhus blev der for nogle Dage siden rettet det Spørgsmaal til Chefen for Board of Trade, om det var denne bekendt, hvad det betød for Købmandstanden, at de store Rederier sædvanligvis paa Konnossementer og andre Dokumenter indførte Klausuler, hvorved Rederierne blev fritaget for Ansvar for Tab eller Skade, der opstod som Følge af disses egen Forsømmelighed med Hensyn til det indladede Gods. Endvidere ønskede Interpellanten Oplysning om, hvorvidt Board of Trade vilde tage under Overvejelse, om man ikke i England burde søge indført Love i Lighed med den, der under Navn af Harter Act var vedtaget af de forenede Stater, ved hvilken saadanne Klausuler blev erklæret ugyldige, og Overtrædelser blev straffet med en Bøde af 2,000 Dollars.

Som Svar paa Forespørgslen udtalte Board of Trade's Chef, Mr. Gerald Balfour, følgende: „Min Opmærksomhed er ganske vist ofte bleven henledt paa, at der i Konnossementer er bleven indført Klausuler, der i visse Tilfælde har fritaget Skibsredere for Ansvar med Hensyn til Gods, der var indladet paa deres Skibe,

men Spørgsmaalet, om hvorvidt saadanne Forbehold maa tilføres Konnossementet, forekommer mig at være af en saadan Natur, at det maa afgøres af de i Sagen interesserede. Jeg har ikke til Hensigt at indblende Lovgivningsmagten i de her berørte Forhold.“

Ovenstaaende Udtalelse af den engelske Handelsminister fortjener megen Opmærksomhed, ikke mindst her i Danmark, hvor Spørgsmaalet om „en nordisk Harter Act“ som bekendt er sat paa Dagsordenen. Det fremgaar af de af os fremhævede Sætninger, at England ikke vil gaa med til en Løsning af dette Spørgsmaal ad Lovgivningsvejen, men at den engelske Regering henviser til at søge det løst gennem Forhandling mellem de interesserede Parter: Købmænd og Redere. At det under disse Forhold vilde være en topmaalt Letsindighed, om de tre nordiske Riger gennemførte en særlig nordisk Konnossementslov, der vilde bringe deres Skibsfart i en Undtagelsesstilling overfor en af deres største og mægtigste Konkurrenter, er indlysende.

Fra Indenrigsministeriet har vi modtaget en af den herværende russiske Gesandt fremsendt Bekendtgørelse, hvorved det kejserlige Videnskabernes Akademi i St. Petersborg udlover 5,000 Rubler til den, der finder Baron E. Tolls Polarekspedition, og 2,500 Rubler for den første utvivlsomme Angivelse, der kan bidrage til, at Eftersøgningen efter Ekspeditionen kronnes med Held. Gesandten har derhos anmodet om, at Bekendtgørelsen maa blive udbredt saa meget som muligt her i Landet, særlig i de større Søkbstæder.

Baron Toll, hvis Ekspedition er udrustet af Videnskabernes Akademi, har d. 26. Oktober (8. November) 1902 forladt Bennett-Øen Nord for Ny Sibirien og begivet sig Syd paa. Han var ledsaget af Astronomen Seeberg og to Jakuter Wassily Gorokhoff med Tilnavnet Chichak og Nicolas Protodiakonoff med Tilnavnet Omouk. Alle disse Personer synes at være bortførte af Isen. De hidtil anstillede Eftersøgninger har været uden Resultat.

Marstal Skipperforening beder os om yderligere at henlede Opmærksomheden paa de ny Regler for Skibe der ankommer til russiske Havne, angaaende hvilke vi henviser til de i Bladets Nr. 12 for d. 24. Marts d. A. fremsatte Oplysninger.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Af Fællesrepræsentationens Aarsberetning, der netop er udkommen, fremgaar det, at der i 1903 har været indmeldt otte Foreninger i Repræsentationen, nemlig: Foreningen til Søfartens Fremme, Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Den alm. danske

Skibsfører-Forening af 1874, Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn, Dansk Navigator-Forening, Maskinmestrenes Forening og Sømands-Foreningen.

Dansk Navigator-Forening, der først indtraadte i Repræsentationen d. 27. Marts 1903, har til Delegerede valgt Kaptajn Julius Jensen (under dennes Fraværelse indtil 17. Juni Navigationslærer Th. Funder) og Kaptajn H. P. Berg.

Forretningsudvalget bestod af: Skibsreder D. Torm, Formand, Skibsreder A. d. Carl, Næstformand, Professor, Dr. jur. V. Bentzon, Maskinmester A. J. Berg, Direktør J. Brandt og Kaptajn Jacob Holm.

Blandt det, der i Aarets Løb har været Genstand for Behandling, skal vi anføre følgende Punkter:

Efter Indenrigsministeriets Opfordring valgte Repræsentationen tre Mænd, nemlig Skibsreder D. Torm, Inspektør ved „Bureau Veritas“ C. M. Olsen og Maskinmester W. Davidsen til Medlemmer af et Udvalg til Revision af de administrative Bestemmelser vedrørende Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 13. Februar 1903.

Fra nævnte Ministerium udgik derefter mod Aarets Slutning Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. samt Bekendtgørelser om Indretning, Førelse etc. af den herhen hørende Tilsynsbog og Deviationsbog; Eksemplarer af disse Bekendtgørelser er paa Repræsentationens Foranstaltning uddelt til Redere, Førere og andre interesserede.

Paa Ministeriets Anmodning indstillede Repræsentationen, at der beskikkedes Synsmænd i følgende Havne: Kjøbenhavn, Helsingør, Korsør, Nyborg, Aalborg, Aarhus og Esbjerg, idet man bl. a. tog Hensyn til de Vanskeligheder, hvormed det i flere Havne vilde være forbundet at skaffe fuldt ud kompetente Mænd til at foretage Synsforretninger. Ministeriet gik dog her et Skridt videre, idet det beskikkede Synsmænd i Odense, Svendborg, Kolding, Rønne, Nykjøbing F. og Frederikshavn foruden i de af Repræsentationen nævnte Havne.

Endelig har Repræsentationen paa given Foranledning til Indenrigsministeriet udtalt sig om Forstaaelsen af § 85 i den ovennævnte Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer, idet det ikke af denne fremgik, hvorvidt den Baad, et Dampfartøj i Henhold til nævnte Paragraf skal være forsynet med, skal være en Redningsbaad eller ikke. Repræsentationens Svar gik ud paa, at den omhandlede Baad skal være en Redningsbaad, naar Dampfartøjet er et Passagerskib, medens den i modsat Fald kun behøver at være det, naar Skibet er over 200 Tons og sejler udenfor den indskrænkede Fart.

Af ganske særlig Interesse er Spørgsmaalet om de ny Lodstakster, der traadte i Kraft d. 1. April f. A. Som man kunde vente det, har Repræsentationen ikke ladet denne Sag, der navnlig for vore Smaaskibe betyder saa overordentlig meget, være upaaagtet. Efter fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Dansk Dampskibsrederi-Forening at have modtaget Skrivelser, i hvilke der fremsattes vel motiverede Beklagelser over Taksternes Ubillighed, har Fællesrepræsentationen henstillet til Marineministeriet, om der ikke ved dettes Foranstaltning kunde foretages en almindelig Undersøgelse af disses Virkning og anbefalet et fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening fremsat Forslag om, at en saadan Undersøgelse maatte ske ved et særligt Udvalg, i hvilket Skibsfarten kunde blive repræsenteret. Hertil har Ministeriet imidlertid ikke kunnet slutte sig, idet det mener, at Søfartens Organisationer paa egen Haand bør fortsætte de paabegyndte Undersøgelser, og at Fastsættelsen af de specielle Takster ligesom tidligere bør udarbejdes af Administrationen, der formenes at være i Besiddelse af det hertil fornødne Materiale. Uagtet Fællesrepræsentationen vedblivende har ment, at en Samvirken mellem Administrationen og Skibsfartens

Organisationer hurtigst vilde føre til den Revision af Taksterne, der i saa høj Grad er paakrævet, har den derefter opfordret de to Rederi-Foreninger til at fortsætte Undersøgelserne og indsende det indvundne Materiale til Repræsentationen, for at dette kan komme til Nytte, naar Administrationen foretager sin Revision.

Paa et i sidste Aarsberetning gengivet Andragende fra Repræsentationen til Finansministeriet, om at de Beløb, der af Toldvæsenet afkræves Skibsfarten for Vagthold og Diæter, maa søges dels ophævede og dels reducerede, har man i Aarets Løb som Svar modtaget en Skrivelse, udarbejdet af Generaltolddirektoratet. Direktoratets Skrivelse, der er af ikke ringe Interesse, findes gengivet i Aarsberetningen, til hvilken vi skal henvide, da Pladsen ikke her tillader os en udførlig Omtale — kun bør det bemærkes, at alene Spørgsmaalet om Omordning af Vagtf forhold ved Dampskibe finder nogen Imødekommenhed hos Ministeriet.

Angaaende Besejlingen af Kroneløbet, hvorom der med Kjøbenhavns Havnekaptajn har været ført Forhandlinger, fremgaar det af Beretningen, at Repræsentationen, efter at have ladet Sagen behandle i et dertil nedsat Udvalg, har afgivet et Forslag til Regler for Besejlingen af Løbene til Kjøbenhavns Havn. Endvidere har Repræsentationen taget Stilling til et fra Havnekaptajnen modtaget Forslag til Affattelse af Havnereglementets § 10, og der er Grund til at tro, at alle disse Forhandlinger vil føre til en tilfredsstillende Løsning af Sagen.

Efter derom modtaget Henvendelse fra Dansk Dampskibsrederi-Forening har Repræsentationen henstillet til Marineministeriet at tage Spørgsmaalet om Oprettelse af Stationer for Stormvarsels-signaler under Overvejelse. Ministeriet har derefter paa indeværende Finansaar søgt og opnaaet Bevilling paa det dertil nødvendige Beløb. Vi henviser imidlertid til „Dansk Søfartstidende“ Nr. 2 for d. 14. Januar d. A., hvor dette Spørgsmaal findes udførligt behandlet.

Om Spørgsmaalet om en eventuel Udbedring af Bovbjerg Fyr og Anbringelsen af et Fyr paa Strækningen mellem dette og Horns Rev Fyrskib har Repræsentationen modtaget en Forespørgsel fra Sømandsforeningernes Fællesforening i Christiania. I sit Svar herpaa betonedede Repræsentationen, at den ikke for Tiden fandt Anledning til at rette nogen Henvendelse desangaaende til Regeringen, og at denne vistnok alt i længere Tid har haft sin Opmærksomhed henvendt paa dette Punkt.

Angaaende det saa stærkt omstridte Spørgsmaal om Konnossements-Klausuler har Repræsentationen deltaget i de Forhandlinger, der har været ført i et af Grosserer-Societetets Komite nedsat Udvalg. Endvidere har Repræsentationen efter Komiteens Indbydelse deltaget i Handelsmødet i Kjøbenhavn d. 19. August f. A. Begge Steder deltog paa Repræsentationens Vegne Formanden, Skibsreder D. Torm, Konsul, Direktør Peter L. Fisker og Direktør C. J. Kronmann.

Ved Handelsmødet afgav Formanden en Erklæring om, at Repræsentationens Delegerede afholdt sig fra at stemme om det Forslag, der af Formanden for Grosserer-Societetets Komite, Etatsraad Adolph, fremsattes til Løsning af Konnossements-Spørgsmaalet, idet man henholdt sig til den af det femte nordiske Søfartsmøde i Juli f. A. vedtagne Resolution.

Paa det femte nordiske Søfartsmøde stillede Repræsentationen gennem sit juridiske Medlem, Prof., Dr. jur. V. Bentzon, Forslag til en Resolution, der tilsigtede Nedsættelsen af en nordisk Søløvskomite, og

som vedtoges enstemmigt; gennem Nordisk Skibsreder-Forening er der nu indgivet Andragende herom til den norske, svenske og danske Regering.

Angaaende Skibsførerens Rettigheder og Forpligtelser efter Sølovens § 136, 1. Stykke, er Repræsentationen paa Foranledning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening fremkommet med en Udtalelse, af hvilken det fremgaar som Repræsentationens Anskuelse, at en Skibsfører — for saa vidt der da ikke er truffet nogen Overenskomst mellem denne og Modtageren om Forstaaelsen af nævnte Paragraf — maa formenes at have opfyldt sin Forpligtelse til at levere „ved Skibets Side“, naar Godset er hejst i Højde med Skibets Ræling, saaledes at det netop kan føres ud over denne.

Repræsentationen har endvidere taget Stilling til et fra Indenrigsministeriet tilsendt Udkast til et Reglement angaaende Størrelse og Indretning af Folkelukker i danske Handelsskibe, udarbejdet ved Skibsmaalings- og Registreringsbureauet. Repræsentationen har imidlertid til dette Udkast stillet en Række Ændringsforslag.

Den fornylig udkomne Lov om Rederes Forpligtelse til at meddele statistiske Oplysninger har ligeledes under sin Udvikling været Genstand for Behandling i Repræsentationen, der imidlertid i alt væsentligt kunde erklære sig tilfreds med Lovudkastets Bestemmelser. Angaaende de herhen hørende Forskrifter, der fastsættes af Indenrigsministeren, ytrede Repræsentationen dog et Ønske om at faa Lejlighed til at udtale sig om disse, for at der ikke, som ved de nu brugelige Meddelelsesformularer til Konsulaterne, skal blive formuleret Spørgsmaal til Rederne, som disse ofte ikke er i Stand til at besvare.

Et meget betydeligt Arbejde har Fællesrepræsentationen yderligere i det nu forløbne Aar nedlagt i Spørgsmaalet om en ved Lov ordnet Ulykkesforsikring for danske Søfarende. Repræsentationen har til Dels arbejdet i Forbindelse med Repræsentanter for Indenrigsministeriet, Arbejderforsikrings-Raadet og Ulykkesforsikringen for danske Fiskere, og om end Arbejdet ikke har ført til nogen fælles Indstilling, formenes det dog, at Sagen er kommet sin Løsning et godt Stykke nærmere. Af Beretningen fremgaar det, at Repræsentationen for at værne Rederne mod Byrder, der er væsentlig større end dem, der maa bæres af andre Arbejdsgivere til saadan Forsikring, har fastholdt følgende Grundlag for Sagens Ordning: at de Forsikrede yder et Bidrag til den ved Loven tilvejebragte Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde; at der, om dette ikke kan gennemføres, af Staten ydes Rederne et Bidrag til Udgifterne til den i Søloven foreskrevne Forsørgelse for Søfolk i Sygdomstilfælde; og at der ikke paalægges Sejlskibene de Byrder, der her er Tale om, uden at de faar Lettelser paa anden Maade.

Blandt Aarets væsentligste Arbejder maa i første Række anføres, hvad Repræsentationen har gjort for at hidføre en Revision af Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminerne samt af Sønæringsloven. Denne Sag, der i Beretningen behandles meget udførligt, tillader Pladshensyn os desværre ikke i Øjeblikket at gaa nærmere ind paa. Vi skal dog eventuelt senere komme tilbage dertil, idet vi blot her skal anføre, at de om denne Sag med Indenrigs- og Marineministeriet førte Forhandlinger resulterede i, at Repræsentationen d. 21. November f. A. fra Marineministeriet modtog Meddelelse om, at dette agtede at nedsætte en Kommission under Forsæde af Kontreadmiral Wandel til tage de nævnte Spørgsmaal under Overvejelse, samt Opfordring til at udvælge fire Medlemmer til denne Kommission. Fra Repræsentationens Side valgtes derefter Skibsreder H. A. Hansen af Thurø, Skibsreder D. Torm, Skibsfører Julius Jensen og Skibsfører A. V. Kudsen, alle af Kjøbenhavn.

I Januar d. A. har Repræsentationen tilstillet Rege-

ring og Rigsdag et Andragende om Ophævelse af Konsulatafgifterne; dette, der findes gengivet i „Dansk Søfartstid.“ Nr. 4 for d. 28. Jan. d. A., indbragtes i Folketinget af Kommandør Bluhme og henvistes til Finansudvalget, fra hvilket der dog ikke blev givet Indstilling til Tinget desangaaende. Saavel Regering som Rigsdag har imidlertid tidligere erkendt det berettigede i dette Andragende, og det kan derfor forhaabentlig anses for sandsynligt, at der til den kommende Rigsdagssamling vil blive forberedt et Lovforslag i denne Retning.

Fra Indenrigsministeriet har Repræsentationen modtaget til Erklæring et Udkast til en Handels- og Søfartskonvention mellem Danmark og de forenede mexikanske Stater, mod hvis Bestemmelser den for sit Vedkommende intet havde at indvende.

En fra Udvalget for Kanal- og Havnevæsnet i Odense modtaget Forespørgsel om, hvorvidt Repræsentationen maatte anse Ansættelsen af en autoriseret Forhyringsagent i Odense for gavnlig, besvaredes derhen, at Repræsentationen anser det for heldigt, at Forhyring besørges af autoriserede Agenter under Statskontrol, uden at der dog i dette konkrete Tilfælde udtaltes noget om, hvorvidt man burde ansætte en eller flere saadanne Agenter.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Paa de store Damperuter mellem 20° og 40° N. Brd. er de vestlige Vinde svagere og kun i ringe Grad fremherskende i Maj, medens østlige Vinde er hyppigere end paa nogen anden Aarstid. Taget under ét udmærker Maj Maaned sig paa Nordatlantehavet ved overvejende roligt, smukt Vejr og i de Egne af Havet, hvor Vandet er koldt (New Foundlands Bankerne og Marokkos Kyst) ved rigelig Taage. NO. Passatens Nordgrænse ligger kun ovre mod Vest noget nordligere end i April; dens Sydgrænse er derimod siden April vejet rigelig 2 Breddegrader længere mod Nord, medens samtidig SO. Passaten mindst er rykket det samme Stykke mod Nord. Mellem 30°-20° V. Lgd. og 60-30° N. Brd. træffer man mest Vindstille.

Stormhyppigheden er i høj Grad aftaget — paa den aller største Del af Havet Syd for 40° N. Brd. er man saa at sige fri for Storme. Midt paa Oceanet, hvor i Januar 30-40 pCt. af alle Vinde var stormende, forekommer i Maj kun omtrent 10 pCt. Vinde med en Vindstyrke af 8 eller derover.

Taagehyppigheden er som ovenfor nævnt stor, hvor Vandet er koldt, medens Luften er forholdsvis varm. Ved Østranden af New Foundlands Bankerne kan man regne med indtil 250 Taagetimer i Maanedens Løb (150 mere end i April); i Egnene Vest for 40° V. Lgd. og Nord for 40° N. Brd. svinger Tallet mellem 70 og 150 Timer (40 til 120 mere end i April). Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden taget til, men Syd for 35° N. Brd. og for Størstedelen ogsaa mellem 35° og 40° N. Brd. kan Oceanet anses som fri for Taage.

Is. Grænsen for Drivis og Isfjælde rykker endnu stadig mod Øst og Syd og løber i en Bue fra c. 46° N. Brd. og 44° V. Lgd. til c. 41½° N. Brd. og 52° V. Lgd. Baade ud- og hjemgaende Skibe kan vente at træffe Is under Vejs.

Fra New Foundlands Bankerne er der indtil Midten af April kun meldt enkelte Isfjælde, hvorimod Drivmasserne er taget til og danner en Hindring for Sejladsen.

Strømme. Paa Strækningen fra 0° til 10° N. Brd. og 20° til 30° V. Lgd. er der overalt større Sandsynlighed for, at man sættes imod Vest af Ækvatorialstrømmen end Øst paa af Guineastrømmen, kun mellem 25°-20° V. Lgd. og 6°-4° N. Brd. er Guineastrømmen den overvejende.

Sejlskibsruiter. Sydgaaende Sejlere kan med temmelig stor Sikkerhed gøre Regning paa at træffe rum Vind ved den portugisiske Kyst. Er man Øst for Linjen Lissabon-Madeira, staar man sig ved at tage den korteste Vej Øst om de Kap Verdiske Øer og derpaa styre efter 8° N. Brd. og 24° V. Lgd. Lægges Vejen Vest om disse Øer bør man søge at naa 8° N. Brd. paa 25° V. Lgd.

I Middelhavet er Vindene i Maj som oftest meget foranderlige med Hensyn til Retning, omend nordlige — fra nordvestlige til nordøstlige — er de overvejende. Vindstille forekommer sjældnere end i April, dog er der ved Rivieraen iagttaget næsten 10 pCt. og i det tyrrenske Hav og Syd for Sicilien over 10 pCt. Stille.

I den vestlige Halvdel af Middelhavet, langs den afrikanske Kyst indtil Kap Bon, har man overvejende Strømsætning mod Øst, men fra Sicilien og mod Øst indtil Port Said er derimod svage Strømsætninger mod NV. og SV. hyppigere end østgaaende Strøm.

Kaptajn L. Andresen.



Nys afdøde Fører af Dampskibet „Falster“, Kaptajn L. Andresen, der er født d. 14. Juni 1839, tog Styrmandseksamen i 1861 og sejlede i sine yngre Dage i nogle Aar, fra 1863-69 paa Vestindien som første Styrmand med Barkskibet „Mary“ af Kjøbenhavn.

Senere førte han i flere Aar først Skonnerten „Am-

diline“ og senere Skonnerten „Bertha“, begge af Grenaa, og viste sig her som en energisk og dygtig Sømand. Navnlige lykkedes det ham en Gang, under meget vanskelige og pinlige Forhold, at bringe sit Skib i Havn, efter i flere Uger at have været omtumlet i Nordsøen med en delvis uarbejdsdygtig Besætning, medens han selv, med et brækket Ben, maatte snart sørge for Skibets Navigering og snart, liggende i sin Køje, reparere vaade og itublæste Sejl.

Kaptajn Andresen var en self-made Mand, og som et Eksempel paa hans Energi kan anføres, at han, da han laa paa Hospitalet med det brækkede Ben, begyndte at forberede sig til Maskinisteksamen, som han tog i en ældre Alder i 1883, efter at hans sidste Skib var blevet solgt, for at kunne gaa over i Dampskibsfart. Derefter begyndte han resolut forfra i Det forenede Dampskibsselskab, hvor han opnaaede at blive Skibsfører i 1899.

Han var en trofast, paalidelig og hæderlig Karakter, der vil blive savnet baade af sine Nærmeste og sine Standsfæller.

Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1902 indtrufne Søulykker for danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt for fremmede Skibe i danske Farvande, der udarbejdes ved Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet og offentliggøres af Indenrigsministeriet, foreligger nu.

For danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker og Søskader, over hvilke der i 1902 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 145, deraf 52 Dampskibe og 93 Sejlskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 42, deraf 10 Dampskibe og 32 Sejlskibe. Der er i 1902 indtruffen 102 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande, deraf 30 svenske, 22 norske, 29 tyske, 6 engelske, 9 russiske og 3 hollandske.

For danske Skibe fordeler Ulykkerne sig saaledes:

Sejlskibe:

Stranding (med Forlis) 13, Grundstødning 46, Sprungen læk i Søen 4, Forladt synkefærdig 4, Forskellig Søskade 8, Kollision 25, Kondemnation efter Søskade 3, Ildsvaade og Eksplosion 4, Over Bord Falden m. m. 12, Borteblevne 6, ialt 125.

Dampskibe:

Grundstødning 22, Forladt synkefærdig 1, Forskellig Søskade 4, Kollision 31, Ildsvaade og Eksplosion 4, ialt 62.

Ved de for danske Skibe indtrufne Søulykker og Søskader omkom ialt 56 Mennesker, deraf 47 i Sejlskibe, 9 i Dampskibe.

Der gik i 1902 ialt 3 Dampskibe tabt med 2,488 Reg.-Tons Brutto, alle tre med Ladning; deres Værdi var 430,150 Kr., men Assurancen dækkede kun de 365,000 Kr.; den samlede Besætning udgjorde 46 Mand samt 1 Passager, hvoraf 8 omkom.

Af Sejlskibe gik tabt ialt 32 med 4,331 Reg.-Tons Brutto, de 27 med Ladning, de 5 uden Ladning; deres Værdi var 475,280 Kr. og Assurancen dækkede 277,030 Kroner; de havde en Besætning af 165 Mand samt

1 Passager; 35 Menneskeliv gik tabt. Altsaa gik der i 1902 ialt 35 danske Skibe tabt med 6,819 Reg.-Tons Brutto og til en samlet Værdi af 905,430 Kr., hvoraf de 642,030 Kr. var assureret; 43 Mennesker omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyster og i Inderfarvande indtraf i 1902 for danske Skibe 43 (12,809 Brutto Tons), for fremmede Skibe 82 (36,854 Brutto Tons). Herved omkom ialt 14 Mennesker.

I Følge den statistiske Oversigt har Strandingerne og Grundstødningerne været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) 14, Nordvestkysten (til Skagen indb.) 7, Østkysten 11, Limfjorden 3, Læsø 6, Anholt 3, Fyens Nordkyst 6, Sydkysten 3, Østkysten 6, Sjællands Nordkyst 6, Vestkysten 4, Smaalands-Farvandet (Grøn-sund indb.) 10, Lollands og Falsters Sydkyst 9, Møens Østkyst 1, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 3, Amager 13, Saltholm 6, Middelgrunden 7, Øresundskysten (Nord fra til Kjøbenhavns Frihavn) 3, Bornholms Vestkyst 2, Bornholms Østkyst 2.

Det samlede Antal af Søulykker og Søskader for danske Skibe i alle Farvande og for fremmede Skibe i danske Farvande har i 1902 været 286 mod 290 i 1901, 267 i 1900, 263 i 1899 og 335 i 1898; i danske Farvande har Antallet af Søulykker i 1902 været 125 mod 146 i 1901, 119 i 1900, 102 i 1899 og 188 i 1898.

I nogle Bemærkninger, som Bureauef Schneider knytter til den foreliggende Statistik, henviser han til den Redegørelse, der ledsagede Statistiken for Aaret 1898, og som gjaldt Femaaaret 1894—98; Planen for denne var først og fremmest at paapege, om Søulykke-Statistiken har vist sig at være til Gavn for Sikkerheden af Liv og Ejendom paa Søen i Almindelighed, og for dansk Skibsfart i Særdeleshed; dernæst gennem en Sammenholdelse med de tilsvarende engelske og tyske Undersøgelseslove, eller rettere med disse Loves administrative Maskineri, at komme til Klarhed over Manglerne ved Gennemførelsen her i Landet og over Midlerne til disses Afhjælpning. Den nu forløbne 4-aarige Periode har, hedder det, i et og alt bekræftet Rigtigheden af de tidligere Resultater; Redegørelsen for disse bringes derfor i de interesserede Søfartsinstitutioners Erindring. Det fremdrages dernæst, at blandt disse Institutioner har paa Indenrigsministeriets Foranstaltning i 1901 og 1902 følgende udtalt sig om den hidtil fulgte Plan for Udarbejdelsen af den danske Søulykke-Statistik: De fire kjøbenhavnske Ssassurance-Selskaber, Foreningen til Søfartens Fremme, Kjøbenhavns Skipperforening, Den alm. danske Skibsførerforening af 1874, Sømandsforeningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening. De af disse afgivne Betænkninger udviser fuldstændig Enighed om, at de foreliggende Referater af Søulykker ikke lader noget tilbage at ønske, hverken med Hensyn til Form eller Indhold; saaledes at der i den Retning intet er at ændre; at det væsentligste Øjemed med Sretsloven af 1892 desuagtet ingenlunde er blevet opnaaet, som Følge af Søretternes Utilbøjelighed til at afgive nogen Kendelse eller noget Skøn over Aarsagerne til Søulykkerne, idet Flertallet af Søretterne ikke anser sig berettiget, end sige forpligtet dertil, og at det derfor vil være uundgaaelig nødvendigt, at Loven, for at stifte den tilsigtede Nytte, underkastes en Revision. Der henvises her til, at der i 1902 kun for 15 pCt. af de af Søretterne undersøgte Søulykker blev afgivet Kendelser eller Skøn over Aarsagerne til disse. I en af de ovennævnte Betænkninger, de kjøbenhavnske Ssassurance-Selskabers, anføres saadan Afgivelse som Hovedbetingelsen for, at Søforhørerne kan stifte den tilsigtede Nytte, saaledes at der ved dem fremskaffes Oplysninger, der kan medvirke til Forebyggelse af lignende fremtidige Ulykker, og den

anbefaler, at det paalægges Søretterne at lade Udskriftene af Søforhørerne ledsages af Rettens Opfattelse af den paagældende Søulykkes Beskaffenhed og Aarsag. Der knyttes hertil af Bureauef Schneider den Bemærkning, at den endelige Dom i en Retssag, som vedkommende Søulykke maatte foranledige, vil altid komme til at foreligge, forinden Statistiken udkommer, og at Dommen da selvfølgelig lægges til Grund for Referatet i Statistiken; herved maa de Betænkeligheder, som vore Søretter nærer med Hensyn til at udtale sig om Aarsagerne, kunne fjernes.

De enkelte Afsnit i selve Statistiken er udarbejdede af Kaptajn i Flaaden R. H. Kjølson og Skibsregistrator C. A. Weilbach.

Det er beklageligt, at der ikke gøres noget for, at denne Statistik kan blive til virkelig Nytte. Den Statsinstitution, ved hvilken den udarbejdes, næsten alle de vigtigere Søfartsinstitutioner, der er interesserede i den, en Regeringskommission, der har udtalt sig om den — alle har i skønneste Enighed paavist, hvilke Mangler, der klæber ved den, og hvordan de kunde afhjælpes. Der synes da virkelig at være god Grund for Regeringen til at tage Sagen op, saa meget mere som Søulykke-Statistiken sikkert i Fremtiden kan faa forøget Interesse for enkelte af dens Afsnits Vedkommende. Vi tænker her særlig paa Statistiken over Tab af Menneskeliv, som det med den kommende Ulykkesforsikrings-Lovgivning for Øje maaske vil være ønskeligt at gøre fuldstændiggøre. Men de Ønsker, der kan næres i denne Retning, kan det jo næppe nytte at fremsætte, før man er naaet saa vidt, at Statistiken tilfredsstiller de Fordringer, man nu har Ret til at stille til den.

Skibsfører- og Styrmandsstrejken i Marseille.

I lange Tider har der været Uro indenfor Skibenes Mandskaber og Officerer i Marseille og andre franske Havne. Nu er Uroen brudt ud i lys Lue. Skibsførere og Styrmand er gaaet i Land, og Mandskaberne har man maattet mønstre af. Den direkte Foranledning til denne ejendommelige og i sit Slags enestaaende Strejke er, i Følge „Kysten“, følgende:

Første Styrmand om Bord i Dampskibet „Abd-el-Kadir“, tilhørende det store Selskab Compagnie Générale Transatlantique, blev af Matrosforeningen beskyldt for at have mishandlet en Matros.

Man valgte Havnefogden til Voldgiftsmand; denne afgav Dom i Styrmandens Favør, og dette var Fagforeningen ikke fornøjet med. Den sammenkaldte Masse-møde og besluttede her at gøre Strejke, hvis Styrmanden ikke øjeblikkelig fjernes fra Skibet. Styrmanden, der var bange for at bringe sit Skib og derved Selskabet i Ubehageligheder, tilbød nu at gaa om Bord i et andet Skib. Mandskabet gik derefter igen om Bord i „Abd-el-Kadir“, og man troede, at Stormen dermed var forbi.

Matrosernes Fagforening var imidlertid blevet hovmodig af denne sin Sejr, og Mandskaberne paa flere Skibe forlangte nu misliebige Officerer fjernet. Da var det, at først Skibsførerne og siden alle Officerer, Styrmand saa vel som Maskinister, efter Samraad med Rederierne, sagde Stop. De afholdt Møde og vedtog en Resolution om, at de ikke vilde taale den mindste Indblanding i deres Affærer af de underordnede Sømands Fagforeninger.

Som en Følge heraf gaar nu alle Officerer og Skibsførere paa franske Skibe i Land, saa snart Skibene kommer til Marseille. I Havre, Dunkerque og Bordeaux

hersker de samme Forhold, og man venter, at ogsaa de andre franske Havne vil slutte sig hertil. Skibsførere og Officerer har besluttet, at nu skal det være forbi med Fagforeningernes Tyrani.

Man kan ikke undre sig over dette. I mange Aar har nu Redere, Skibsførere og Officerer i Handelsflaaden i det fri Frankrig maattet lade sig tyrannisere af Fagforeningerne. Man har ikke faaet gjort Arbejdet om Bord, endskønt Mandskaberne har været 25 pCt. talrigere end om Bord i andre Nationers Skibe. Mandskaberne har nægtet at gaa til Søs, hvis det har behaget dem, og Skibsførerne har maattet lystre. De franske Matroser kan saa meget lettere gøre dette, som Frankrigs Søfartslov paa alle Maader begunstiger dem paa Redernes og Skibsførernes Bekostning. At mønstre en udydig Matros af, grar nemlig ikke an. Da vilde hele Mandskabet, af Frygt for Fagforeningen, være nødt til at gaa i Land, og Loven paabyder, at der skal være franske Mandskaber om Bord i franske Skibe.

Denne Kamp kan blive af lang Varighed, og antagelig bliver Regeringen nødt til at gribe ind. Den har i Følge indløbne Efterretninger allerede gjort et Forsøg, som imidlertid ikke faldt heldig ud. Den har nemlig tilbudt en Del Rederier Marineofficerer til at navigere Skibene og Orlogsmatroser til at bemane dem med. Men dette har Assuranceselskaberne modfat sig paa det bestemteste. De vil ikke løbe den Risiko, det medfører at have Marineofficerer, ukendte som de er med dette specielle Fag, til at føre Skibene.

I Følge senere Meddelelser fra Marseille har endvidere Havnens Slæbebaadskippere sluttet sig til Strejken. De er gaaet i Land fra deres Baade og har afmønstret Mandskaberne. De to stridende Partier har valgt Direktøren for Havnens Søfartsbørs til Mellemand ved deres Forhandlinger. De underordnede har givet sig i nogle Punkter af Tvistspørgsmaalet; men de overordnede vil ikke antage Matroserne igen, uden at disse overgiver sig paa Naade og Unaade.

I Følge de sidste Efterretninger er Situationen i Marseille stadig uforandret; ved Slutningen af sidste Uge var ikke mindre end 32 Dampere og 10 Sejlskibe oplagt.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har absolut ingen Bedring bragt. Vel er der nok en lille Stigning at konstatere i Kulraterne til Middelhavet, men det har absolut intet at betyde, naar samtidig ses hen til, at Hjemfragterne, ogsaa fra Sortehavet, er mindst saa meget daarligere, som Udfragterne er bedre. Intet Steds i Fragtmarkedets mange forskellige Retninger er der i øvrigt noget Lyspunkt at øjne, da der alle Vegne udbydes Tonnage til Overflod, og den almindelige Depression synes større end nogensinde. Det maa sandelig ikke være nogen misundelsesværdig Lod at være Reder under Forhold som de nuværende og ligge med prompte Baade, som skal slutes, thi han skal være meget heldig, hvis han kan faa fat i en Fragt, der levner nogen Fortjeneste, selv en nok saa beskeden. I Sortehavet etc. er Forholdene fremdeles rent fortvivlede, thi dels er Varetilførslerne ikke store, dels ligger jo ogsaa Kornforretningerne i det hele taget daarligt for Øjeblikket, og hvad der yderligere hæmmer Salg til Kontinentet i en meget søjelig Grad, er Striden om den tidligere omtalte tysk-hollandske Kontraktformular, som de fleste Eksportører vedblivende haardnakket vægrer sig ved at anerkende. Der ligger endnu i Odessa og Nicolaieff adskillige anlagte Baade, som i 2 & 3 Uger forgæves har

søgt Komplettering. Konkurrencen blandt disse er meget skarp, og alle Partier, som kommer frem, snappes straks bort til latterlig lave Fragter, saa som 4/ og 5/, ja endog derunder. Hvad Maattepenge-Spørgsmaalet angaar, da foreligger der endnu ingen Afgørelse heri, idet Odessa endnu ikke har erklæret, hvorledes den vil forholde sig, men det skal næppe slaa fejl, at denne Plads vil indtage samme Standpunkt som Nicolaieff, og er først disse to betydelige Eksportpladser enige, har de andre let Spil, og det vil da blive Skibene, der til Slut kommer til at betale Gildet.

Det østlige Marked er flovet yderligere af, og fra Calcutta til U. K. eller Kontinentet er der sidst sluttet til 20/ pr. Maj. For blot et Par Uger siden fragtedes der til 25/. Andre Steder fra er Forholdet noget lignende. Bombay er nu nede paa 14/ til udsøgt Havn pr. Maj/Juni, medens Kurrachee er lidt bedre og betaler 15/ & 16 pr. Juni/August, alt efter Størrelse og Position. Fra Rispladserne betaales 21/3 & 22/6 O. C., 12/ Japan (to Havne), og for Sukker fra Java til Evropa eller U. S. er sidst sluttet til 22/6 mod 25/ for kort Tid siden. Kul fra Moji til Hongkong giver nu kun 1,75 Dollars. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille sluttedes en Dampere pr. Maj til 22/6.

Sortehavet, Azoff og Donauen er alle mere eller mindre nominelle. Der er kun effektueret meget faa Befragtninger i Ugens Løb, og Raterne har alle været ynkelige. Der sluttedes til 6/10¹/₂ Nicolaieff/Birkenhead, 6/6 Sulina/Antwerpen eller Rotterdam, 6/9 & 7/ Hamburg, og fra Odessa noteres 5/6 & 6/ ved Anlægning, alt for Maj Lastning. Azoff har taget nogle faa Dampere til 8/3 & 8/9 „any“, 6 d. ekstra Hamburg, og 8 betales Rotterdam direkte. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn er 10/ det bedst opnaaalige for Baade over 3,500 Tons.

Middelhavet er paa det nærmeste uforandret. Der blev taget et forholdsvis betydeligt Antal Baade for Erts, og der betales med „free despatch“ 6/3 Seriphos/Glasgow, 6/ Newport, 6/3 Avlaki/Middlesbro, 5/3 Villaricos/Rotterdam, 5/6 Almeria/Glasgow, 6/6 Huelva/Dunkerque. For Fosfat noteres 6/3 Bona/Fleetwood, 8/3 Stettin, 9/ Memel, 8/6 Sfax/London, 8/3 Bristol, og for Esparto 12/ & 12/6 Almeria/Østkysten, 11/6 Oran/Firth of Forth. Aleksandria er næsten ganske forretningsløs. Bilbao har fragtet ret livligt til 3/9 & 3/10¹/₂ Cardiff, 4/ Newport, 4/4¹/₂ Middlesbro eller Tyne, 4/10¹/₂ Barrow, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika har fremdeles meget faa Laster. Der sluttedes ogsaa kun lidt i Ugens Løb, og Tendensen maa nærmest betegnes som flovere. Fra Halifax betales 32/6 til Englands Vestkyst pr. Maj, og fra St. John 35/ pr. Juni/Juli. Korn- og Bomuldsladninger findes ikke, og Fosfatlaster er knappe. Der betales 12/1¹/₂ Fernandina/Dunkerque, 14/ Tampa/Granville, 12/ Coosaw/Nantes. For Petroleum i Kasser akcepterede et Par Maj/Juni Dampere til 20¹/₂ Cents Hongkong. Fra Golfen er der næsten intet sluttet udover nogle faa Dampere for Træ til 81/3 & 82/6 U. K. eller Kontinentet pr. Maj/Juni. For Sukker fra Cuba til New Orleans, Philadelphia eller New York betales 9 Cents.

La Plata Markedet er stille, men det viser mere Fashed, navnlig for prompt Lastning. Fra San Lorenzo Grænsen er for „handy“ Tonnage sidst betalt 15/9 & 16/ U. K. eller Kontinentet pr. Maj, 17/ fra Colastine, og fra Bahia Blanca sluttedes et Par store Baade til 14/6 & 14/9. Pr. Juni/Juli kan faas 17/ & 17/6 fra San Lorenzo Grænsen.

Østersømarkedet er vedblivende i en overordentlig ussel Forfatning, og særlig fra de russiske Havne er prompt Tonnage næsten ikke til at placere. Vel er St. Petersborg, Kronstadt og en Del Pladser i Botten nu tilgængelige, men disponible Laster findes kun ganske enkeltvis, hvorimod der er et stort Antal fragsøgende Dampere. For Juni og senere Lastning er der endnu

en Del Ordre, men Raterne er lidet fristende til at slutte forud til. Der noteres Frs. 30/32 Pulpwood eller Props Sydfinland/Ghent eller Terneuzen, Frs. 29/31 D/B. B. Sydfinland/Antwerpen, 20/ à 21/ D/B. 1/4 Boards Gefle og Sundsvall/Hull, 23/ D/B. eller Props Piteå/Hull, 26/ D/B. 1/4 Boards Kemi/Kings Lynn, Frs. 52/55 D/B. Finland/to nordafrikanske Havne, Hfl. 12/13 D/B. B. god hollandsk Havn, Rm. 21 1/2 Sundsvall eller Hernøsand/Weseren. Fra St. Petersborg og Reval findes absolut intet for Tiden, og Riga noteres kun 18/ D/B. til Østkysten, Frs. 23 Antwerpen, Frs. 27 Rouen. Libau og Windau har saa godt som intet at byde paa, og fra de tyske Pladser som Danzig, Memel, Königsberg etc. findes kun faa Sleeperslaster til 4/6 à 5/ pr. Load til Østkysten. For Ert. fra Luleå noteres uforandret 5/ Tynen, 5/1 1/2 Rotterdam eller Amsterdam, 5/3 Antwerpen eller Emden.

Kulfragterne viser, som sagt, nogen Bedring til Middelhavet etc, men i andre Retninger er de næsten overalt svagere. Fra Firth of Forth, hvor Ekspeditionerne vedvarende er hurtige, er der ikke sluttet noget. Der betales 3/7 1/2 à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/3 mindre dansk Provinshavn, 3/10 1/2 à 4/ Kronstadt eller Swinemünde, 4/4 1/2 Rostock, 4/ à 4/3 Riga eller Libau, og der noteres 6/6 à 6/9 Genua, 7/ Nizza, 7/3 à 7/6 Venedig. Fra Tynen sluttedes til 4/ Kronstadt, 4/3 Reval, 4/1 1/2 Stettin, 6/6 Barcelona, 6/3 Genua, 6/ Port Said. Cardiff har sidst betalt som følger: 5/3 Kronstadt, 5/ Pillau, 6/3 à 6/6 Genua, 7/ à 7/6 Venedig, 6/9 Smyrna, 6/6 Aleksandria, 6/3 Port Said, 9/ Kolombo, 6/ Las Palmas, 8/ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere. Der noteres:

- ab Memel, Breinen, Oldenburg Brædder 26 Mark.
- ab Windau, Bremen Brædder 27 à 28 Mark.
- ab Königsberg 12 à 13 Mark pr. 2,500 Kilo Rugbasis, Oljekager til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne.
- ab Danzig, Grangemouth timberends 7/ à 7/6.
- ab Colberg 4 1/2 Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sydsverrig.
- ab Barth, Danmark Havre 4 1/2 à 5 Mark.
- ab Stralsund er sluttet 4 Mark pr. Ton Byg til Kiel.
- ab Rostock 3 1/2 Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sydsverrig.
- ab Sydsverrig, Königsberg 3 1/2, Danzig 3 3/4, Stettin 3 1/4 Mark, Altona, Hamburg 4 Mark pr. Ton Gade- eller Kantsten, til Rotterdam Bloksten 8 Mark.
- ab Limhamn, Norrkøping, Gefle 50 Øre, Brahestad, Uleåborg 80 Øre pr. F. Cement.
- ab Landskrona, Kiel eller Flensborg 3 1/4 Mark pr. Ton Lervarer.
- ab Kragerø (Distrikt), Stettin Feldspat 5 Mark.
- ab Bornholm, Kiel, Lübeck 3 1/4 Mark pr. Ton Sten, 16 Øre pr. Centner Sten og Ler til gode danske Provinshavne, Olje i F. til Trelleborg 75 Øre pr F. (à 250 Kg.).
- ab Kjøbenhavn er det for Tiden meget flovt, der er sluttet Majs Præstø 9 Øre pr. Centner.
- ab Bottenhavet noteres til Lybeck, Wismar 18 à 19 Mark, Kiel 20 Mark, til Flensborg, Aabenraa 21 à 22 Mark, til Dublin firewood 36/ à 37/.

Fra Sø og Land.

Anlægget af Sejro Havn er i Følge „Kallundborg Dagblad“ overdraget Entreprenørerne Gunnerson & Brinck for en Anlægssum af 86,000 Kr.

Efter hvad der meddeles os, afholdt Svendborg Navigationsskole Eksamen fra den 5. til den 14. April inkl.

Skolen havde ialt indstillet 24 Elever, nemlig: til 1ste Afdeling 12, til 2den Afdeling 8, til Fiskeskipperprøven 2 og til Sætteskipperprøven 2.

Af de indstillede Elever bestod 9 den almindelige Styrmandseksamen og 8 den udvidede Styrmandseksamen i Navigation, 8 Geografi og Vejrlære, 5 Søret og Handelsvidenskab, 1 Engelsk, 2 Sætte- og 2 Fiskeskipperprøven.

Desuden bestod 4 Lystsejlere (fra Fredericia) Sætteskipperprøven.

Ugens Havarier.

Activ, Galease af Marstal, er af Kutteren Jacob Andersen af Frederikshavn observeret udfor Hanstholm, liggende flydende paa sin Last med Agterskibet ragende op over Vandoverfladen. Skibet, der har været i Kollision med svensk Dampskib „Erik“, ligger meget farligt for Sejladsen.

Hermod, Skonnert af Kjøbenhavn, har ved Udsejling af Seydisfjord (Island) været paa Grund; er af Dampskibet „Egil“ atter bragt flot.

Hebron, Skonnert af Ystad, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn ved egen Hjælp indkommen til Ystad efter at have været i Kollision med russisk Skonnert „Kalypso“. „Hebron“ har brækket Fortoppen samt faaet en Del Skade paa Styrbordside, hvilken maa repareres, før Rejsen kan fortsættes.

Marie, græsk Fragtdampskib af Andros, har været paa Grund paa Horns Rev, Nord-Vest for Fyrskibet. Skibet er med Assistance af Svitzers kommet flot og bugseret til Esbjerg.

Katharina, Tjalk af Groningen, er strandet ved Als Odde; nærmere ukendt.

Gipsy Queen, Dampskib af Hartlepool, har med en Ladning Kul været paa Grund ved Lønstrup. Svitzers har bragt Skibet flot, efter at der var kastet c. 1000 Tønder Kul over Bord.

Et tysk Slæbedampskib er strandet ved Faaborg. Svitzers er afsejlet til Strandingstedet for at assistere.

Concordia, Galease af Stralsund, har, paa Rejsen fra Mariager til Stettin med Kridt, stødt paa Sjællands Rev. Blev læk og maatte sættes paa Land, hvor den sandsynligvis bliver Vrag. Besætningen, 3 Mand, er reddet.

Svanen, Barkslib af Aalborg, har ved Lavvande i Mariager Fjord været paa Grund; er med Assistance atter kommet flot.

Vejle, Dampskib af Mariager, har ved Lavvande i Mariager Fjord været paa Grund.

Nybygninger, Køb og Salg.

Tirsdag d. 26. April løb tra Skibsbygger Z. T. Jacobsens Værft i Troense et nyt Skib af Stablen. Skibet, der fik Navnet „Garibaldi“, er c. 225 Brutto Tons og skal rigges som 3m. Skonnert; det er bygget for et Aktieselskab og skal føres af Hr. N. Jørgensen, tidligere Fører af „Rota“. Hr. Z. T. Jacobsen bliver korresponderende Reder.

Fra Gebr. G. & H. Bodewes Værft i Martenshock blev den 30. April sat en ny 3m. Staalsskonnert i Vandet, der fik Navnet „St. Clemens“, og som maaler 280 Reg.-Tons. Skibet er klassificeret til Atlanterhavsfart * 1. 3/8 A. 1. 1. a. C. P. og er bygget for Regning Aktieselskabet „St. Clemens“ Rederi. Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing M., er korresponderende Reder.

Lørdag den 30. April foretog Damperen „Trautenfels“, bygget paa Flensborg Skibsværft for Regning det tyske Dampskibsselskab „Hansa“, sin Prøvetur, hvorefter den afgik til Hamburg. Skibets Hoveddimensioner er: Største Længde 405' 0", største Bredde 51' 6" og Dybde 30' 3". Lastevævnen er c. 7,000 Tons.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Foriøng Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 3. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, afgik herfra 2. Maj til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 29. April hertil. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 25. April. — Algarve, Borries, ankom her 29. April fra Cadiz. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 29. April. — A. N. Hansen, Paaske, afgik herfra 2. Maj til Bristol. — Antwerpen, Mikkelsen, ankom til Antwerpen 28. April. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 21. April til New York. — Arno, Müller, ank. til Denia 1. Maj. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. her 26. April fra Hull. — Beira, Lunge, afgik fra Cardiff 29. April til Marseille. — Christian IX., Kolster, ank. til London 1. Maj. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Livorno 1. Maj. — Dagmar, Larsen, ank. til Riga 1. Maj. — Douro, Mortensen, ankom til Funchal 2. Maj. — Florida, Ørum, ankom her 10. April fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 30. April. — Garonne, Kromann, afg. fra Riga 1. Maj til Bordeaux. — Georgios I., Sørensen, ank. til Antwerpen 29. April. — Hekla, Hempel, ankom til New York 30. April. — Hellig Olav, Holst, afg. fra New York 27. April hertil. — Island, Holm, afgik fra New York 24. April hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass, Gibraltar 29. April fra Boness til Genua. — Jolantha, Christiansen, afg. herfra 3. Maj til Riga. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 28. April. — Kentucky, Staal, ankom her 22. April fra New York; afg. forv. 11. Maj til Philadelphia. — Kiew, Frissenette, ankom til Pillau 2. Maj. — Kursk, Gommessen, ankom her 3. Maj fra Libau. — Leopold II, Meyer, passerede Gibraltar 28. April fra Messina hertil. — Loire, Craignou, ank. til Stettin 1. Maj. — Louise, Kruse, ank. her 29. April fra Antwerpen; afg. forv. 3. Maj til Reval. — Louisiana, Andresen, afg. fra Christiania 2. Maj hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Boston 18. April hertil. — Morse, Jacobsen, ankom til Reval 1. Maj. — Moskoy, Meldahl, ankom her 29. April fra Riga. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Christiania 22. April til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Riga 1. Maj til Antwerpen via Kbhvn. — Nordjylland, Kragh, pass. Holtenau 2. Maj fra Libau til Dunkerque. — Norge, Gundel, pass. Dunnethead 1. Maj til New York. — O. B. Sahr, Wiencke, ankom til Havre 1. Maj. — Omsk, Jonsen, ank. her 1. Maj fra Dunkerque. — Perm, Christensen, afg. herfra 1. Maj til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Windau 3. Maj til Libau. — Rita, Schibbye, afgik herfra 30. April til Stavanger. — Seine, Damp, afgik fra La Rochelle 29. April hertil. — Texas, Andersen, har passeret Sandkey. — Thyra, Fischer, afg. fra Hull 1. Maj til Windau. — Tiber, Bech, ank. til St. Petersburg 30. April. — Valdemar, Johnsen, pass. Holtenau 2. Maj fra Libau til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra London 30. April til Hamburg. — Viking, Rasmussen, afgik fra Dartmouth 30. April hertil. — United States, Wulff, afg. forv. 4. Maj herfra til New York via Norge. — Skjaln Hvide afg. fra Bergen 2. Maj til Trondhjem. — Ellen ank. til Gefle 1. Maj. — Brage ankom til Norrkøping 2. Maj. — Vadsø afg. fra Swansea 3. Maj hertil. — Marie afgik fra Stettin 28. April til Manchester.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ankom til Riga 20. April. — Frode, Tofte, afgik fra Sunderland 30. April. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Blyth 29. April. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rosario 18. April. — Erik II, Schmidt, afgik fra Rosario 27. April. — Knud II, Hansen, ankom til Rosario 12. April. — Danmark, Kraemer, ankom til Vera Cruz 1. Maj. — Ragnar, Holst, afgik fra Riga 3. Maj. — Magnus, Mahneke, afg. fra Burntisland 30. April. — Olaf, Petersen, afgik fra Rosario 17. April. — Svend II, Riber, afg. fra Stettin 3. Maj. — Harald, Meyer, afgik fra Rosario 27. April.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Riga 26. April.

— Ansgar, Predbjørn, ankom til Libau 21. April. — I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Tyne 28. April, best. til Kronstadt. — Hamlet, Schjødt, afgik fra Sunderland 30. April, bestemt til Kronstadt. — Helge, Olsen, afg. fra Sunderland 29. April, bestemt til Kronstadt. — Rolf, Olsen, afgik fra Glasgow 22. April, best. til Riga. — Niels R. Fjnsen, Matthiesen, ank. til Newcastle 29. April.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Pillau 3. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Bona 28. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Licata 1. Maj, bestemt til Messina. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Cardiff 1. Maj. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Blyth 15. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Swansea 30. April, best. til St. Petersburg. — Russ. Rasmussen, ankom til Venezia 1. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Blyth 1. Maj, bestemt til Kronstadt.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Huelva 20. April. — Kamma, Løffler, afg. fra Port Talbot 30. April. — Helga, Christensen, ank. til Blyth 2. April. — Martha, Olsen, afg. fra Sevilla 26. April. — Elna, Leth, afgik fra Norrkøping 2. Maj. — Therese, Pedersen, ankom til Dundee 4. Maj.

Helsingørsk Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, ankom til Tyne 30. April. — Kronborg, Jeppesen, ank. til Oran 22. April. — Dana, Svane, ankom til Vlaardingen 29. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Sunderland 28. April, ank. til Hamburg 30. April. — Niobe, Mathisen, afg. fra Methil 27. April, ank. til Esbjerg 29. April. — Nancy, Nielsen, afgik fra Rotterdam 30. April, ankom til Grangemouth 2. Maj. — Nautik, Nielsen, afgik fra Newcastle 30. April, ank. til Hamburg 2. Maj. — Nexos, Basse, afgik fra Bremerhafen 1. Maj, best. til Reval. — Nora, Jørgensen, ankom til Riga 27. April. — Napoli, Christensen, afgik fra Arbroath 30. April, ankom til Methil 1. Maj. — Neptun, Knudsen, afgik fra Southampton 29. April, ankom til Methil 2. Maj. — Nerma, Nielsen, ank. til Glasgow 30. April. — Alfa, Hansen, ank. til Bridport 30. April. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Esbjerg 28. April, ank. til Ghent 30. April.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Marseille til Rotterdam 23. April. — Mary, Fischer, afgik fra Riga til Stettin 3. Maj.

Jylland. Ester, Sørensen, ankom til Riga 26. April.

Nordøen. Nordland, Petersen, ank. til Boness 2. Maj. — Kronprins Frederik, Schmidt, afg. fra Las Palmas 25. April, best. til Aarhus. — England, Andresen, pass. Skagen 1. Maj til Methil. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 2. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Warkworth 1. Maj.

Urania. Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Rufisque 15. April, bestemt til Aarhus. — Mars, Rasmussen, pass. Skagen 27. April til Warkworth.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Aalborg 30. April. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Buenos Ayres 29. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til Ekenas 1. Maj. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Aarhus 2. Maj, best. til Tynen. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Stockholm 24. April. — Jomsborg, Kühl, ankom til Jarow 26. April. — Kronborg, Hveissel, ankom til Ardrossan 28. April. — Rosenborg, Schultz, ank. til W. Hartlepool 30. April. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Cardiff 20. April, bestemt til Kronstadt. — Søborg, Fischer, afg. fra Glasgow 29. April, bestemt til St. John. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Sunderland 1. Maj, best. til Kjøbenhavn. — Stjerneborg, Hansen, afgik fra Glasgow 28. April, bestemt til Algier.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ankom til Swinemünde 1. Maj. — Klampenborg, Matzen, ankom til Dunkerque 30. April. — Marselisborg, Matthiesen, ank. til Cardiff 1. Maj. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Newcastle 2. Maj. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kjøbenhavn 2. Maj. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kjøbenhavn 1. Maj. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Hull 29. April, bestemt til Kronstadt. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Maj.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afgik fra Blyth 30. April, best. til Kronstadt. — Kallundborg, Lund, afg. fra Riga 28. April, best. til Ghent.

Dampskibsselskabet Torm. Helone, Jensen, afgik fra Riga 30. April, best. til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Boness 3. Maj, best. til Kjøbenhavn. — Agnete, Sørensen, ankom til Kiel 3. Maj. — Alice, Hansen, ankom til Karlskrona 2. Maj. — Ajax, Brorsen, ank. til Svendborg 1. Maj. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kiel 30. April. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 30. April.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Port Said 2. Maj. — Prins Valdemar, Kock, ank. til Kbhvn. 3. Maj. — Siam, Jensen, ankom til Antwerpen

19. April. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Bunbury 25. April.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afg. herfra til Antwerpen 3. Maj. — St. Jan, Rambusch, afgik fra New Orleans 30. April. — Danmark, Kraemer, ankom til Vera Cruz 2. Maj.

Æra. Erindring, Hansen, ank. til Boness 26. April. — Gæa, Schultz, ankom til Kbhvn. 26. April. — Enigheden, Svane, ankom til Attu 29. April. — Energi, Nielsen, ankom til Kallundborg 2. Maj.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Tyne 29. April. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Bathurst 23. April. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Grangemouth 28. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Tyne 30. April. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Falmouth. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Gambia 20. April. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Hull 1. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Leith 29. April. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Methil 2. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Tyne 2. Maj. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Blyth 29. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Grimsby 2. Maj, best. til Kronstadt. — London, Bom, afgik fra Methil 30. April, best. til Kronstadt. — Paris, Krogh, ank. til Blyth 2. Maj.

Mercur. Berlin, Thun, afgik fra Blyth 3. Maj, best. til Kronstadt. — Wien, Brink, afgik fra Blyth 2. Maj, best. til Kronstadt.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Burntisland 29. April. — Clara, Jensen, ank. til Blyth 29. April. — Kai, Hintze, ankom til Horsens 28. April.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Neufahrwasser 29. April, bestemt til Boston. — Svend, Bønnelycke, ankom til Libau 29. April. — Axel, Damm, ank. til Gefle 3. Maj.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ankom til St. Petersburg 30. April.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Dieppe 3. Maj, best. til Kronstadt.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Havila, Clausen, ankom til Gelong 14. April fra Algoa Bay. — Aagot, Nørby, afg. fra Rio Janeiro 15. April til Capetown. — Dorane, Sigurdson, ankom til Barbados 22. April fra Havre, afgik derfra til Rio Hasche. — Sørine, Andersen, afgik fra Montevideo 29. Marts til Falmouth. — Serapis, Mathiasen, afgik fra Algoa Bay 29. April til Adelaide. — Nancy, Pedersen, ank. til Rio Grande 29. April fra Cardiff. — Tercera, Pedersen, praet 20. April paa 37° N. 38° W. fra Tahiti til Kanalen. — Embla, Horsbøl, afgik fra Martinique 1. Maj til Nantes.

Fans. Sønderho. Merida, Jørgensen, ankom 24. April til Rio Grande fra New York. — Mary, Lydom, afgik 29. April fra Porsgrund til Boness.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ankom til Aarhus 26. April. — Neptunus, Jensen, ankom til Pillau 26. April. — Grethe, Hansen, ankom til Mørbylånge 26. April. — Niels, Hansen, ank. til Antwerpen 26. April. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Fowey 26. April. — Najaden, Bentzen, ankom til Pillau 26. April. — Gefion, Rasmussen, ankom til Heiligenhafen 26. April. — Capella, Hansen, ankom til Helsingfors 26. April. — Astræa, Frederiksen, ankom til Newcastle 25. April. — Rossing, Larsen, ankom til Leith 26. April. — Mercur, Lund, ankom til Kolding 26. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til Liverpool 26. April. — Belona, Larsen, ank. til Faxe 26. April. — Newsky, Nielsen, ankom til Limhamn 26. April. — Venus, Jensen, ank. til Charlestown 27. April. — Hertha, Hansen, ankom til Ostende 27. April. — Martha, Hansen, ankom til Begerhamn 26. April. — Roska, Petersen, ank. til Paimpole 27. April. — Kirstine, Dam, ankom til Kristianiafjord 28. April. — Lilly, Rasmussen, ankom til Dover 28. April. — Rasmus, Nielsen, ank. til Kragere 28. April. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Stettin 28. April. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Stettin 28. April. — Emanuel, Bentzen, ankom til Methil 28. April. — Marie, Petersen, ankom til London 29. April. — Yrsa, Hansen, ankom til Karlskrona 30. April. — Magnet, Gommesen, ank. til Kings Lynn 29. April. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Swinemünde 28. April. — Psyche, Nielsen, ank. til Courseulles 29. April. — Concordia, Henriksen, ankom til Leith 29. April. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Stubbe-kjøbing 29. April. — Fortuna, Christiansen, ank. til Burntisland 30. April. — Valborg, Rasmussen, ank. til Newcastle 30. April. — Immanuel, Bentsen, ankom til Limhamn 28. April. — Hans Emil, Hansen, ankom til Libau 28. April. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Fowey 30. April. — Laura, Petersen, ankom til Bonnet 2. Maj. — Phønix, Hansen, ankom til Drammen 30. April. — Jens, Eriksen, ankom til Lübæk 1. Maj.

Æra. Ruth, Eriksen, ankom 23. April paa Saundersfoot Red. — Mercur, Friis, sejlferdig 23. April i Skien bestemt til Boness. — Eden, Petersen, ank. 30. April til Amsterdam. — Nielsine, Christensen, ankom 26. April til Stettin. — Fuglen, Lauritzen, ank. 25. April til Trelleborg. — Marie, Boye, ankom 26. April til Methil. — Frem, Haagensen, ank. 26. April til Langesund. — Haabet, Rasmussen, afgik 25. April fra Kjøbenhavn til Greifswald. — Forening, Hansen, ankom 25. April til Drammen. — Ekspres, Boye, ankom 26. April til Faaborg. — Mathilde, Hansen, ank. 26. April til Burntisland. — Thea, Friis, ankom 27. April til Cadix. — Johanne, Østermann, ankom 27. April til Cadix. — H. H. Petersen, Hansen, ank. 27. April til Gefle. — Hansigne, Clausen, ankom 25. April til Cadix. — Familien, Mortensen, ankom 25. April til Kjøbenhavn fra Rostock. — Marie, Hermansen, ankom 25. April til Kjøbenhavn. — Gertrud, Jørgensen, ankom 26. April til Blyth. — Theodor, Andersen, ank. 26. April til Kjøbenhavn. — Klara, Hermansen, afg. 29. April fra Leith best. til Cadix. — Marie, Friis, ank. 26. April til Stettin. — Alf, Hansen, ankom 25. April til Kjøbenhavn. — Forældres Minde, Lauritzen, ankom 25. April til Kjøbenhavn fra Allinge. — Hosanna, Philipson, ankom 27. April til Cadix. — Immanuel, Bager, ankom 27. April til Porsgrund. — Kronen, Hermansen, afgik 20. April fra Cadix til New Foundland. — Paket, Friis, afgik 26. April fra Kjøbenhavn til Marstal. — Rødkilde, Christensen, afg. 30. April fra Kbhvn. til Faxe. — Ansgar, pass. 26. April Beachy Head for vestg. — Fortuna, Schmidt, afgik 25. April fra Kjøbenhavn til Kalmar. — Elise Marie, Olsen, ankom 28. April til Carlshamn. — Vilhelmine, Jensen, ankom 27. April til Randers. — Hans, Boye, ank. 28. April til Gefle. — Carl, Lindegaard, ankom 27. April til London. — Alf, Rasmussen, ankom 28. April til Svendborg. — Hermod, Dreimaun, sejlferdig 27. April i Königsberg, best. til Gefle. — Diana, Hansen, afgik 26. April fra South Alloa til Frederiksstad. — Sylphe, Pedersen, ankom 29. April til Charlestown fra Nantes. — Aurora, Poffer, ank. 30. April til Gravesend. — Union, Mortensen, ankom 30. April til Christiania. — Veritas, Staugaard, ank. 29. April til Cadix. — Hebe, Clausen, sejlferdig 27. April i Hamburg, bestemt til Havnefjord. — Caroline Kock, Hansen, forv. 28. April afgaaet fra Nantes til Hernøsand. — Ellen, Hansen, ank. 30. April til Kjøbenhavn. — Astræa, Svane, ankom 1. Maj til Fort de France (Martinique). — Enigheden, Friis, ank. 30. April til Rostock. — Albert, Fabricius, ankom 2. Maj til Drøbak. — Elna, Carlsen, afgik 1. Maj fra Kjøbenhavns Red, bestemt til Norrkøping. — Haabet, Svendsen, ankom 29. April til Kjøbenhavn. — Adele, Rasmussen, ankom 30. April til Kjøbenhavn. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 2. Maj til Søderhamn. — Phønix, Rasmussen, ankom 2. Maj til Dysart. — Forældres Minde, Christensen, ank. 2. Maj til Dysart. — Alma Marie, Hansen, ank. 30. April til Odense.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Drogden. Nordre-Røse og Dragør. Era den 15de Maj 1904 gives om Natten Signaler for Vandstanden i Drogden, saaledes:

Fra Nordre-Røse Fyrtaarn vises under Fyret Lanterner, der lyser fra NNV. gennem N. til N. t. Ø. og betyder:

En hvid Lanterne: — Daglig Vandstand eller derover.
En rød Lanterne: — mindre end $\frac{1}{2}$ Fod under daglig Vandstand.

En grøn Lanterne: — mellem $\frac{1}{2}$ og 1 Fod under daglig Vandstand.

To grønne Lanterner lodret for hinanden: — mellem 1 og $1\frac{1}{2}$ Fod under daglig Vandstand.

En grøn over en rød Lanterne: — mellem $\frac{1}{2}$ og 2 Fod under daglig Vandstand.

En grøn over en hvid Lanterne: — mere end 2 Fod under daglig Vandstand.

Højden over Vandet er, naar een Lanterne vises, 19 Fod, naar to Lanterner vises, 32 og 19 Fod.

Fra Dragør Lodshus vises Lanterner, der lyser i Retning af Fyrskibet „Drogden“ og betyder:

En rød over en hvid Lanterne: — Daglig Vandstand eller derover

To røde Lanterner, lodret for hinanden: — mindre end $\frac{1}{2}$ Fod under daglig Vandstand.

En rød over en grøn Lanterne: — mellem $\frac{1}{2}$ og 1 Fod under daglig Vandstand.

To grønne Lanterner lodret for hinanden: — mellem 1 og $1\frac{1}{2}$ Fod under daglig Vandstand.

Dampfløjten. Om Natten fører Færgen en hvid Lanterne for og en agter. Dersom den skulde lide Havari under Vejs, giver den advarende Stød i Dampfløjten og hejser et rødt Flag eller en hvid Lanterne over en rød. Skibe maa da ikke komme den nærmere end 50 Alen. Det er forbudt at ankre inden for $\frac{1}{2}$ Kbl. paa begge Sider af dens Rute, da dens Kæder ligger i Bunden. Disse Grænser er afmærket paa Land med Pæle med en rød Cylinder paa Toppen. I Løbet maa man ikke gaa med mere end 5 Mils Fart.

Asiens Ø.Kyst med Japan.

Java V.-Kyst. 4de Punt. Det hvide, faste Fyr af 2den Orden paa Java, 4de Punt, tæt ved Landsbyen Anjer Kidoel, er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink af 5 S. Varighed. $6^{\circ} 4' \frac{1}{2} S.$ Br. $105^{\circ} 53' O.$ Lgd.

Cochinchine. Golf du Tonkin. Dinh Vu. Ved S.-Siden af begge Ender af Dinh Vu grave Rende er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Sorte Baaker. Linjen mellem Fyrene er paralel med Linjen mellem Fyrene paa N.-Siden af Renden, og $1\frac{1}{2}$ Kbl. fra dem. Fyrene lyser fra S. $48^{\circ} O.$ gennem $O.$ og N. til N. $85^{\circ} V.$ Beliggenhed: $20^{\circ} 51' 10'' N.$ Br. $106^{\circ} 44' 40'' O.$ Lgd. og $20^{\circ} 50' 55'' N.$ Br. $106^{\circ} 45' 29'' O.$ Lgd.

Japan. Taiwan og Hoko Retto. Fyrene paa Taiwan og Hoko Retto kan uden Varsel blive slukkede.

Honshu Ø.Kyst. Yamada Harbour. I Yamada Harbour er følgende Grunde fundet:

Shirane, med $\frac{3}{4}$ Fv., fra Benzaiten Jima (Mat Sima) i $O.$ $\frac{6}{8}$ Kbl. og fra Kusaki Dake Triangulations Mærke i NØ. $\frac{1}{8}$ N.

Kurone, med $2\frac{1}{4}$ Fv., fra Benzaiten Jima i NØ. t. N. $\frac{3}{4}$ N. 2 Kbl. og fra Ko Shima Top i V. t. N. $\frac{1}{2}$ N.

Natsune, med 11 Fv., fra Benzaiten Jima i N. t. $O.$ $\frac{1}{4}$ $O.$, $5\frac{7}{8}$ Kbl. og fra Ko Shima Top i NV. $\frac{1}{8}$ N. Grunden er $\frac{1}{3}$ Kbl. lang i NV. og SØ.

Hokushu S.-Kyst. Fukuyama og Mororan. Ved Fokuyama Fyr gives nu Taagesignal med Et-Knald hver 15 Minutter, $41^{\circ} 26' N.$ Br. $140^{\circ} 5' O.$ Lgd., og ved Mororan Fyr med Et-Knald hver 20 Minutter. $42^{\circ} 21' N.$ Br. $140^{\circ} 56' O.$ Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Belgien. — Lima, Johannesburg og Ægypten er erklæret for smittet af Pest.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 5. Maj 1904. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned. — Kaptajn L. Andresen. — Dansk Søulykke-Statistik. — Skibsfører- og Styrmandstrejken i Marseille. — Fragtmarkedet. — Fra Søg og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Maj 1904.

Dampskibe Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		71 $\frac{1}{4}$	71 $\frac{1}{2}$
Danmark		68 $\frac{1}{2}$	64 $\frac{1}{2}$
Norden	83 $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$ — 68	83 $\frac{1}{4}$	83 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn	63 — $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	64	64 $\frac{1}{4}$
Carl	67	67	67 $\frac{1}{2}$
Dannebrog	75 $\frac{1}{4}$	75 $\frac{1}{4}$	75 $\frac{1}{2}$
Skjold	47 $\frac{1}{2}$ — 48	47 $\frac{3}{4}$	48
Urania		17 $\frac{1}{2}$	18
Union		77	79
Dampsk. af 1896		77	78
Østasiatiske		92 $\frac{1}{2}$	98
Østersøen		85	90
Nordsøen		—	—
Vesterhavet		97	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	63
Inga		74	77
Hejmdal		96	98
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk. af 88		98 $\frac{1}{2}$	100
4 $\frac{1}{2}$ % Østasias. Komp.		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		97 $\frac{1}{4}$	99
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	83	82 $\frac{3}{4}$	83 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		86 $\frac{1}{2}$	88
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 2. Serie ..		93 $\frac{1}{4}$	93 $\frac{1}{2}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 1. — ..	96 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	96 $\frac{3}{4}$	97 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 $\frac{3}{4}$	87 $\frac{1}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 7 — ..		92 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — ..		89 $\frac{1}{4}$	91
Aktier.			
Nationalbank		189 $\frac{3}{4}$	140 $\frac{1}{2}$
Privatbank	112 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	112 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank		118 $\frac{3}{4}$	119
Handelsbank		122	122 $\frac{1}{2}$
Grundejerbank	109 $\frac{1}{4}$ — 109	109	109 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain	95	95	95 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsk.		94	96
Sukkerfabr.	140 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	140 $\frac{1}{2}$	140 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	124 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ — 125	124 $\frac{3}{4}$	125

Vekselkurser d. 3. Maj 1904.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.19	18.16
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.95	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Maj 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	—
3 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit	88.80
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	99.70
4% — — 1890	87.50

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

„Foren. Dampskibs.“ 6,000, „Norden“ 58,000, „Carl“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 68,000, „Skjold“ 8,000, „Østasiatisk Komp.“ 12,000, „Danmark“ 4,000, „Dannebrog“ 12,000, „Urania“ 6,000, „Dampsk. 1896“ 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøb, Salg og Nybygning



af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumpedampere, Transportpramme og Lægtørfartøjer, sødygtige og af enhver Størrelse, altid disponible. Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND, ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS, BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS, also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til Formanden **Julius Gross**,

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. i. Sal. C.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen**.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

CARL RISKA

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riska“.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Skib til Salg.

Galease „Møen“ af Bandholm, dr. 22,80 Netto Tons; laster 1050 Ctr. d. w., er grundet paa Ejerens Overtagelse af andet Skib til Salg ved Henvendelse til

Lodsformand **H. Nielsen**
Bandholm.

Skib til Salg.

En godt vedligeholdt Galease, ca. 100 Centner, assureret for 2500 Kr., sælges straks for 1700 Kr.

Aage Bruhn
Havnegade 47 A. København K.

Bugserdamper.

En saadan er billig til Salg; Baaden er 4 Aar gammel, bygget af Staal, Class. 100 A. Lloyds. Dimensioner 66×14×77'. Tværbunkerne holder 13 Tons Kul. Dybgaende 8,6'. Compound Maskine, Overflade Condenser 12"×24"×18" slag, Dampankerspil, gør 10 Knob med lille Kulforbrug, den er bygget til meget speciel Specification, stor Kahyt, Baaden har været meget lidt benyttet og holdt i udmærket Stand, og passende for danske Farvande.

Rekflakterende bedes henvende sig til **Carlsen & Co.**, Peer Head, Cardiff.

Slup

Godtfred Johannes, ladende ca. 40 Tons d. w., er billig til Salg ved Henvendelse til

Søborg & Benthin
Aalborg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab

afholder ordinær Generalforsamling Tirsdag den 17. Maj Kl. 7 Aften paa Selskabets Kontor, Bredgade 36. Adgangskort og Stemmesedler kan erholdes paa Selskabets Kontor hver Dag Kl. 10 til 1.

Forhandlingsgenstandene ere:

- Fremlæggelse af Regnskabet for 1903.
- Valg af Kommitterede.
- Valg af Revisorer.

Aktieselskabet

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

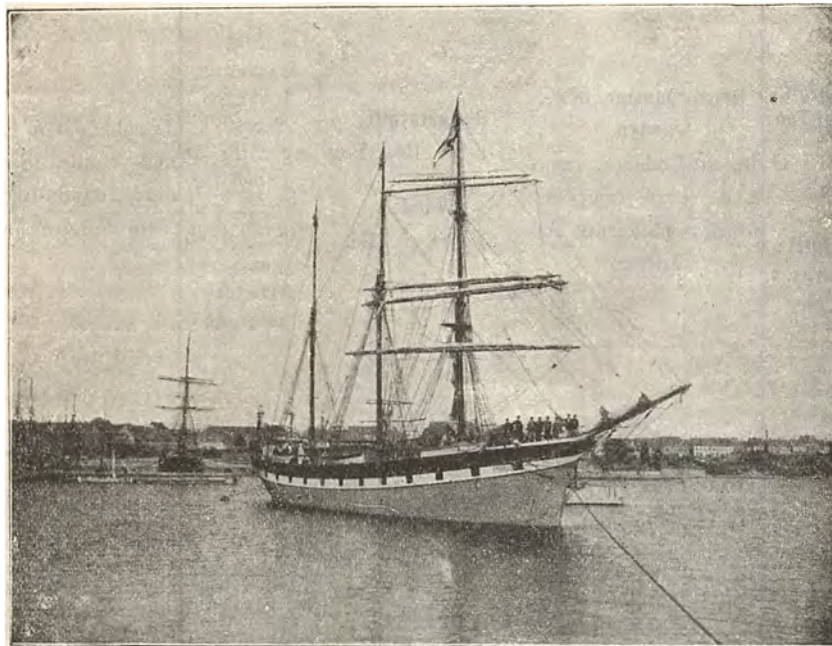
Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Esbjerg.	<p>Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde.</p> <p>Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.</p>	<p>Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.</p>	<p>Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.</p>	<p>Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.</p>	<p>Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad havs. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand havs paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter indføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lods-frihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingssplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2300 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellen 50 og 100 B. R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1908.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Lødningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.



STAAL-SEJLSKIBE

bygges til „Veritas“ højeste Klasse. Størrelse indtil 1,000 Tons d V., maaler fordelagtigt, sejler hurtigt, solid og tidssvarende Udstyrelse, billigere end af Egetræ.

Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri, Rønne.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telefon 3994.

Pladepkontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

LANDMANDSBANKEN

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

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

N. Nielsen & Søn

Skibsbygger
Frederikshavn.

Eli Ohlin

S. Sørensens Eftf. NYHAVN 7.
Foretningen grundlagt 1881.

Stort Lager af:

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,
Kikkerter, Barometre,
Briller og Pincenez samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.
Forlagt af **Cornelius Knudsens** nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tøllges Boghandel.

W. A. MASSEY & CO.

(Established 1869)

Merchants, Steamship brokers,
& Chartering Agents,
HULL

Branch Offices: GRIMSBY & GOOLE.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovieringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Prøv engang ufortølet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac *.
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira,
3 " " rød Portvin,
anbefales til d'vrr. Skibskaptjener
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL,

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførere Rabat.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,

Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Løsefragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovieringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prististe sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovieringsforretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser.

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

M. Jensen Kjær,

Herreekvipering.

Sct. Annæ Plads 16

Telefon 28056.

Joh. Fønss's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

S. Dinesens Dampdreieri

Vejle

leverer Skibsblokke af enhver Art,
Pøkkenholts Jomfruer, Styretrat samt
alt under denne Branche til Skibsdru-
stning hørende.

Forhandlere Rabat.



Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } **Skræderi og**
fuldstændig } **Herreekvipering.**

Uniformer, garanteret 1ste

Klasses Varer og Syning.

Uniformeffekter, fuldstændig

Søekvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.

Normal Underbeklædning,
prima Varer.

UNMACK & PEDERSEN

Jern-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist,

Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

Aalborg

Brøndums

Akvavitter.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Maj 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Rør
og Smedegods af alle Dimensioner.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 287.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk' og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)

originale
Kompasser,

komplet,
sidste Model.

Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
(efter Lord Kel-
vins Princip).

Alm.

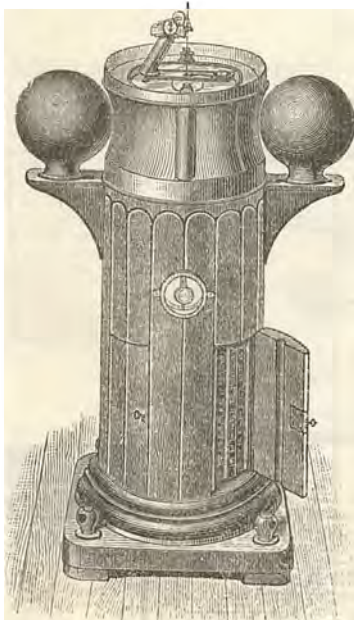
Kompasser.

Baadskompas
m. m.

E. S. Rit-
chie & Sons
originale

Spritkompasser
med kurvet eller
Bad Rose med
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres



Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)

originale
Patent Lod-

demaskiner,
komplet.

Azimuth &
Peil-
instrumenter
efter forskellige
Modeller.

Walkers
originale
Lodde- &
Logge-
maskine

Cherup & A.
Sekstanter
og Oktanter

med Certifikat
fra Kew's Ob-
servatory.

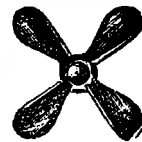
Barometre,
enk. og dobb.

Kikkerter
m. m.

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappel.

16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Komposition for Jærn- og Staaelskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

De danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Konserves
og Skibsproviant.

Bedst &
billigst

Condenseret Mælk
fra ANBLD SWISS CONDENSED MILK Co.
anerkendt bedste Fabrikat

Sukret
English Export
Swiss Milk

Usukret
Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSENS** Telefon 2168.

Metalstøberi & Metalvarefabrik.
St. Annegade 44. C.

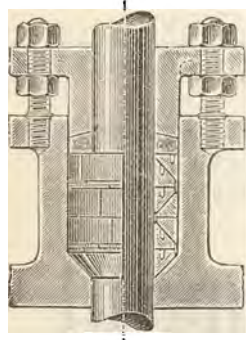
Leverandør til Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Haner, Ventiler og al **Armaturog Gas, Vand,
Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

UNMACK & PEDERSEN

Jern-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist.

Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

 Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{egte,} ^{skal}
hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
pastrykt selve Omlagspapiret.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

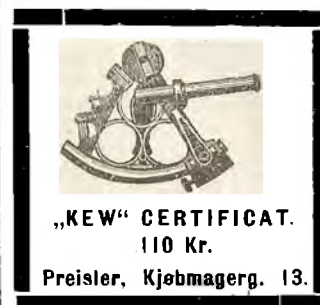
Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Treffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanisk Naaetræs-Papir.
Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen
til Legemet, og tillader dog Fordamp-
ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
faling er haves.

Faas i de fleste velrenommerede Triko-
tage- og Herreekviperingsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
Telf. 2557.



A. S. Motorfabrikken „Chic“,

Hillerød

bygger

Benzin-Baad-Motorer

som eneste Specialitet.



Udstilling

Ny Vestergade 18

Kjøbenhavn

Kjøbenhavn, d. 12. Maj 1904.

Da Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i afvigte Efteraar afgav en Betænkning til Marineministeriet og Indenrigsministeriet over de Forandringer i Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminerne samt Sønneringen, som den anser for nødvendige, gengav vi her i Bladet Hovedpunkterne i denne Betænkning. Efterat den nu er forelagt Offentligheden gennem Repræsentationens, i vort sidste Nummer omtalte Aarsberetning, finder vi det rettest at gengive den i sin Helhed, og den vil findes paa andet Sted i nærværende Nummer af Bladet. De her omhandlede Spørgsmaal er jo af saa stor Betydning og har saa megen Interesse, i første Række for Navigatører og Redere, og dernæst for alle, der er knyttede til Sønneringen, at det Standpunkt, som Skibsfarten gennem sin Repræsentation har indtaget til dem, bør kendes i videre Kredse. Betænkningen synes os ikke alene at have Interesse ved de Æmner, den beskæftiger sig med, men ogsaa og i ikke mindre Grad ved at vise, at man i Fællesrepræsentationen har undergivet disse Spørgsmaal en indgaaende Behandling, forinden de blev henviste til den af Regeringen nedsatte Kommission, der nu bearbejder dem, og navnlig at man indenfor Repræsentationen har opnaaet fuldstændig Enighed om Hovedtrækkene i den Løsning, der fra Skibsfartens Side skulde tilstræbes. Det forekommer os at være en stor Fordel, at de Repræsentanter for Skibsfarten, som Fællesrepræsentationen sendte ind i Kommissionen, saaledes forud var enige om Maalet, og at denne Enighed, som Aarsberetningen viser, ikke gjaldt underordnede Punkter, men gjaldt selve de Principer, man ønskede lagt til Grund for de ny Lovbestemmelser om Navigationsundervisningen og Sønneringen. Dette turde varsle godt for det nu paabegyndte Arbejde i denne Sag; thi det er klart, at naar de Mænd, der repræsenterer Skibsfarten, paa Forhaand, som Aarsberetningen konstaterer, er enige i det væsentlige, saa vil Skibsfartens Stilling under Forhandlingerne om Sagens Ordning stedse være meget stærk, og saa turde det være mere end sandsynligt, at dens Anskuelser vil finde den fornødne Tilslutning hos Regering og Rigsdag.

Landstingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Tilvejebringelse af et 24 Fods Løb over Dragør Bro i Drogden har nu afgivet en Beretning.

Der har i Udvalget været Enighed om Ønskeligheden af Tilvejebringelse af større Dybde i Drogden, som ved sit lige Løb altid maa betragtes som Hovedfærdselsvejen i Øresund, men som ikke kan passeres sikkert af Skibe med over 20 Fods Dybgaende.

Lovforslagets Hensigt, at tilvejebringe samme Dybde i Drogden som i Sundets andet mere krogede Løb Flinterenden, billiger man; men i Udvalget er fra flere Sider fremhævet Ønskeligheden af ikke at blive staaende ved 24 Fod, men at uddybe Drogden til mindst 28 Fod. Til Fordel for en saadan yderligere Uddybelse anførtes, at en Uddybning af Drogden til 24 Fod ikke giver Adgang til Kjøbenhavns Havn Syd fra for større Fartøjer, end der nu kan naa den, og derved tvinger alle dyberegaende Skibe, som ikke maatte ønske at passere det mere besværlige Farvand Store Bælt, til at benytte Kejser Wilhelm Kanalen, hvorved Kjøbenhavn ganske lægges til Side.

Som Bevis for Tendensen i denne Retning anførtes, at i 1898 anløb 951 Dampskibe og 178 Sejlskibe Kjøben-

havns Red for Proviantering, i 1902 derimod kun 565 Dampskibe og 71 Sejlskibe.

Udvalget har i den Anledning konfereret med Marineministeren, ved hvilken Lejlighed Ministeren udtalte, at da der formentlig ikke under de nuværende krigerske Forhold i Østasien kan være Spørgsmaal om at begynde noget Arbejde til Drogdens Uddybning, havde han intet imod at udsætte Gennemførelsen af Lovforslaget, indtil der foreligger en Undersøgelse af, hvilken Indflydelse en videregaende Uddybning end den foreslaede vil have, set saa vel fra et kommercielt som fra et militært Synspunkt, samt stillede i Udsigt at ville undersøge Bekostningsspørgsmaalet.

Under disse Omstændigheder fandt Udvalget det rettest ikke yderligere at fremme Lovforslaget.

I Anledning af det Folketingsudvalgets Betænkning vedføjede Andragende fra Bestyrelserne for forskellige Kommuner, navnlig Købstadkommuner, der grænser til Limfjorden, om Ophævelse af Afgifterne, der svares af Skibe for Passage dels over Hals Barre, dels gennem Frederik den Syvendes Kanal, har flere Medlemmer af Udvalget ønsket i Overensstemmelse med Marineministerens Ytringer under Lovforslagets Behandling, saa vel som med Udtalelser i Folketinget af Finansministeren den 25. Oktober 1901 og af Ministeren for offentlige Arbejder den 5. Marts 1903, at anbefale nævnte Andragende til Opfyldelse.

Dansk Forening for international Søret afholdt d. 3. Maj Generalforsamling i Wittmacks Lokale under Ledelse af Højesteretsadvokat Hindenburg, af lagde Beretning om Virksomheden og omtalte navnlig de Spørgsmaal, der vil blive Genstand for Forhandling paa Mødet i Amsterdam i September d. A. Af disse Spørgsmaal maatte det om Rederens Ansvar for Sammenstødsskade sikkert siges at være det vigtigste, og Formanden gav en kort Oversigt over dette Spørgsmaals nuværende Stilling og omtalte Tyskernes Forslag paa Hamburgermødet i 1902 om fuldstændig Ophævelse af Reders Ansvar for Sammenstød, en Løsning, som Formanden mente, at man maaske en Gang i Tiden vilde komme til, men for hvilken han endnu ej mente, at Tiden var moden. Paa Mødet i Amsterdam vilde det nævnte Spørgsmaal blive at behandle paa Grundlag af et Forslag fra et paa Mødet i Hamburg nedsat Udvalg, et Forslag, der gik ud paa at give den Reder, hvis Skib er skyldigt i et Sammenstød, Valget mellem at hæfte med Skib og Fragt eller med £ 8 pr. Ton.

Efter at Formanden havde aflagt Beretning, blev Regnskabet fremlagt og godkendt, og der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til nærmere at ordne Repræsentationen paa Mødet i Amsterdam.

Tidligere Dampfærgesfører ved Store Bælts Overfarten, Kaptajn L. B. Poulsen, er i Følge R. B. d. 8. ds. afgaaet ved Døden, 54 Aar gammel.

Engelske Fiskeres Navigering. En klar Dag i Oktober i Fjor gik to Damptrawlere, „Rex“ og „Eastbourne“, samtidig ud fra Hull. Da de var 3 Kml. af Spurn, fik de et havareret Dampskib at se lidt længere ude. Under Kapløbet for at naa dette tørnede de sammen, saa at „Rex“ straks efter gik til Bunds. Aarsagen til Kollisionen var den, at „Eastbourne“ forsøgte at gaa for om „Rex“.

Ved Admiralitetsretten blev „Eastbourne“ kendt alene skyldig i Kollisionen.

Ved Domsafsigelsen udtalte Dommeren, at saadanne Kollisioner mellem Fiskere i fuldt Dagslys eller i klart Vejr om Natten bliver hyppigere og hyppigere og tjener

ikke til at bestyrke Troen paa Fiskernes Paapasselighed. Han havde afgivet Dom i en anden Sag, hvor et Fiskedampskib var paasejlet af en Lastdamper, fordi det først nævnte ingen Sidelanterner havde ude. Hele Mandskabet her om Bord havde været i Færd med at sortere Fisk med to store, klare Lanterner brændende paa Dækket, medens Baaden med Roret surret og med sagte Fart aldeles var overladt til sig selv. (Kysten).

Højesteretsdom.

Damperen Chingfords Rederi havde for Højesteret indanket en af Viborg Overret d. 21. Decbr. 1903 afsagt Dom, ved hvilken Firmaet P. J. Kall i Frederikshavn var blevet frifundet for nævnte Rederis Fordring paa Bjærgeløn. Idet vi om Sagens nærmere Omstændigheder kan henvise til „Dansk Søfartstidende“ Nr. 7 for d. 18. Februar 1904, skal her kun bemærkes, at Chingford i Nordsøen traf den afmastede Bark Nore af Raumo og gjorde forskellige Forsøg paa at slæbe den, slæbte den ogsaa et Stykke, men maatte efter to Dages Forløb opgive Bugseringen. Dagen efter at Chingford havde forladt Nore, meldtes denne fra Lønstrup til Svitzers Bjærgningsentreprise, hvis Damper Kattegat afgik fra Frederikshavn. Det lykkedes Kattegat at faa slæbt Nore ind til Frederikshavn.

Som Repræsentant for Nores Rederi blev P. J. Kall nu af Svitzers indstævnt til Betaling af en Bjærgeløn af Kr. 10,957.01. Endvidere blev P. J. Kall af Chingfords Rederi indstævnt til Betaling af £ 200 for den af Chingford ydede Hjælp. I denne sidste Sag mødte Svitzers Bjærgningsentreprise som accessorisk Inter-venient.

Frederikshavn Søret fandt nu ikke, at den ydede Hjælp var Medvirken til Bjærgning og frifandt P. J. Kall. Dette Resultat blev ved Viborg Overret stadfæstet, idet dog 2 Assessorer afgav afvigende Votum og mente, at Chingfords Medvirken havde været af en saadan Art, at den efter Sølovens § 224 betingede Ret til Bjærgeløn.

For Højesteret, hvor Sagen paabegyndtes d. 9. Maj, mødte Advokat Halkier for Chingford, Hr. P. G. C. Jensen for P. J. Kall og Hr. Ludv. Arntzen for Svitzers Bjærgningsentreprise.

Advokat Halkier fremhævede de store Anstregelser, som Kaptajn og Mandskab havde haft for at faa Forbindelse med Nore og faa den paa Slæb; Nore var utvivlsomt ved denne Bugsering blevet bragt i en bedre Stilling end før. Da Chingford kom i Nærheden af Nore, laa der en tysk Trawldamper, der imidlertid ikke vilde indlade sig paa at forsøge Bugsering, og Dagen forinden havde Svitzer faaet Meddelelse om, at der drev et afmasted Skib, men havde kun ladet denne Meddelelse gaa videre til Ministeriet, der havde beordret „Grønsund“ ud for at lede efter det, dog uden Resultat. Dette viste, at Chingford var den eneste mulige Hjælp for Nore paa det Tidspunkt, og Nore blev bragt c. 100 engelske Mil nærmere ved Svitzers Bjærgningsstation, hvilket utvivlsomt var afgørende for Udsendelsen af „Kattegat“, idet Svitzers øjensynlig intet vilde have at gøre med Nore, saa længe den laa saa langt Syd paa, som da den fandtes af Chingford. Advokaten paastod Chingfords Rederi tillagt £ 200 for den ydede Assistance.

Hr. P. G. C. Jensen hævdede, at der kun forelaa et opgivet Forsøg paa Bjærgning; paa Grund af Vind og Sø nødsagedes Chingford til at opgive Bugseringen, og Nore blev da fuldstændig opgivet og forladt af Chingford, og blev først 34 Timer efter bjærget. Nores Stil-

ling var ikke efter Bugseringen blevet væsentlig forbedret, snarere var Udsigten til Stranding blevet større, idet den nu kun var 5 Kvartmil fra Land, medens den, da Chingford traf den, var 35 Kvartmil fra Land.

Sagen skulde bedømmes efter dansk Ret, og her tillægges der kun den, der medvirker ved Bjærgning, Ret til Bjærgeløn; men Chingford kunde aldeles ikke siges at have medvirket til en Bjærgning, der fandt Sted længe efter, at den havde forladt Nore. Ogsaa efter engelsk Praksis bortfaldt ethvert Krav paa Bjærgeløn, naar Bjærgningen helt opgaves. Hr. Jensen paastod den indankede Dom stadfæstet; men skulde Retten mene, at der tilkom Chingford nogen Bjærgeløn, maatte denne fradrages i, hvad Svitzer skulde have.

Hr. Ludv. Arntzen hævdede, at Svitzers Bjærgning er noget, der er Chingfords Bjærgningsforsøg ganske uvedkommende. Man har imidlertid sat disse to Ting i Forbindelse med hinanden og nedlagt saadanne Paastande, at det var nødvendigt for Svitzers at møde og nedlægge Protest. Svitzers anede intet om, at Chingford havde haft noget med Nore at gøre, og havde derfor ingen Anledning til at optræde i Fællesskab med Chingford. Hr. Arntzen protesterede mod, at Svitzers Ret til Bjærgeløn sammenblandedes med Chingfords mulige Ret og paastod Svitzer tillagt Sagens Omkostninger hos en af de andre Parter.

Højesteret stadfæstede Overrettens Dom og paalagde Chingfords Rederi at udrede Sagens Omkostninger til Nores Rederi med 400 Kr. I Højesteretsdommens Præmisses udtales, at der ikke foreligger tilstrækkelig Grund til at antage, at Stillingen for det bjærgede Skib er bleven forbedret ved den af Chingford udførte Bugsering.

Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har vi modtaget følgende:

Efter lykkelig og vel at være kommen ud over Besværlighederne ved Vægtgarantien, viser det sig dog, at der stadig er Skær og Grunde i denne Sag, som skal pejles og undgaas, og Kaptajn Andersens Raab om „Vagt i Gevær“ i „Dansk Søfartstidende“ var saaledes ikke uden god Grund.

At alt endnu ikke er roligt i Schipka-Passet, og at Befragterne i Königsberg, nu da de ikke kan paatvinge Skibsførerne Garanti for Vægten, paa anden Maade vil søge at komme dem til Livs, viser følgende: Galease „Ørnen“, Kaptajn Rasmussen, af Marstal, ankom forleden til Aarhus fra Königsberg med en Ladning Havre, og Skibet blev i Königsberg af Befragteren forsynet med Plomber paa Lugerne. Den ene af disse Plomber blev af det tyske Toldvæsen aftaget i Pillau, og de andre ved Ankomsten til Aarhus omtrykte af det der-værende Toldvæsen. Under Skibets Losning eller rettere efter Udlosningen sendte en herværende Agent for Afladeren Kaptajnen en skriftlig Protest imod, „at de af nævnte Firma (Afladeren) efter Indladningen paa Lugerne anbragte Plomber ikke ved Ankomsten til Aarhus var i samme Stand, idet den ene efter Deres (Kaptajnets) eget Udsagn var brudt af Toldvæsenet i Pillau“. Som Følge heraf gjorde Agenten Kaptajnen ansvarlig for al Skade, der maatte blive tilføjet Afladeren som Følge af dette Forhold. Ligeledes havde Agenten hos Modtageren stoppet Fragtens Udbetaling. Meningens hermed er jo let at forstaa; havde Skibet haft Undervægt, var Kap-

tajnen bleven gjort ansvarlig herfor, trods Bestemmelsen om, at han er fri for Vægtgaranti, og om han vel ikke kunde være bleven dømt til at betale saadan, vilde det dog have givet Anledning til baade Ophold og Ubehageligheder for Skibet.

Skønt Kaptajnen ikke har Spor af Forpligtelse til at lade Befragteren plombere Lugerne — ikke kan protestere, naar det tyske Toldvæsen aftager saadant Lukke, og endnu langt mindre kan nægte at aabne sine Luger for det danske Toldvæsen, naar dette inkvirerer Skibet ved Ankomsten til dansk Havn eller ved Passering af danske Farvande —, har Afladeren dog villet forsøge at komme ham til Livs, og da denne Plomberingsgeschæft vel maa betragtes som ren og skær Humbug, maa Afdelingen paa det kraftigste advare Skibsførerne mod at lade Afladeren foretage nogen som helst Plombering eller Forsegling af Skibet, og ej heller i Certepartiet indgaa paa saadan Forpligtelse, thi dette sidste vil sikkert ogsaa blive forsøgt. Fordi Skibsføreren er bleven befriet for Vægtgarantien, har han dog ikke samtidig paadraget sig Forpligtelse til at lade sit Skib lukke af Afladeren, eller givet denne Dispositionsret udenfor Certepartiet, og en saadan Uskik skulde nødig blive Kutyme.

Kaptajn Rasmussen protesterede selvfølgelig mod den ovennævnte Protests Lovlighed, og mod at han i det hele taget havde nogen som helst Forpligtelse til at passe paa Afladerens Forseglingsplomber, og da Skibet lossede en ubetydelig Overvægt og en god og ubeskadiget Ladning, gled denne Sag ud i Sandet; men det havde næppe gaaet saa glat, hvis det modsatte havde været Tilfældet.

Nicolaisen.

Revisionen af Lovene om Styrmands-eksamen og Sønæring.

De i vort sidste Nummer omtalte Indstillinger angaaende Navigationsundervisningen og Sønæringsloven, som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart under 27. Oktober f. A. afgav til Marineministeriet og Indenrigsministeriet, gengiver vi her i deres Helhed efter Repræsentationens Aarsberetning.

Indstillingen til Marineministeriet lød saaledes:

Repræsentationen tillader sig herved, under Henvisning til sin Skrivelse af 18. Juli d. A., til det høje Ministerium at fremsende de i Ministeriets Skrivelse af 19. Juni d. A. begærede Oplysninger om, paa hvilke Punkter den anser de nu gældende Love om Styrmands- og Maskinisteksaminerne for mangelfulde, og hvorledes den i Hovedtrækkene tænker sig Manglerne afhjulpne.

Som allerede fremhævet i Repræsentationens Skrivelse til Ministeriet af 18. Maj d. A., har den store og vedblivende Udvikling af Skibsfarten og de i mange Henseender forandrede Forhold, hvorunder denne nu arbejder, bevirket, at de nævnte Love paa mange Punkter ikke er tidssvarende. Særlig Dampskibsfarten er undergaaet en Udvikling, der har haft til Følge, at de Fordringer, der maa stilles til Befalingsmændene i Dampskibe, har faaet saa vel et andet Omfang som delvis en anden Karakter, end da de omtalte Love udkom. Dette gælder dog ikke med Hensyn til Fordringerne i Navigation, for hvilket Fags Vedkommende det, der efter de nu bestaaende Regler skal læres, maa anses for at være tilstrækkeligt saa vel for Navigering af Sejlskibe som af Dampskibe, forudsat at det tilegnes grundigt. De Fag, i hvilke der derimod tiltrænges ændrede Regler, er følgende:

1) Søret og Handelslære. Fordringerne i Søret til den tvungne Styrmandseksamen er under den nuværende Ordning kun af ringe Betydning. Det maa imidlertid anses for absolut nødvendigt, at Nutidens Skibsfører har langt mere Kendskab til dette Fag og til Handelslære; det er af stor Betydning, at han saa vidt muligt er i Stand til at overvinde de mange Vanskeligheder, der møder ham, naar han kommer til fremmede Havne, særlig med Havari paa Skib eller Ladning, og til at forstaa Betydningen af de mange forskellige Klausuler, der forekommer i Certepartier og Konnossementer. Det er umuligt for Skibsføreren paa forsvarlig Maade at varetage Rederes og Assurandørers Interesser, naar han ikke har den fornødne Kendskab til Sø- og Handelslovgivningen, og Navigationsskolen bør derfor til de tvungne Eksaminer give Eleven en hertil sigtende Undervisning paa en saadan Maade, at hans Evne til at møde praktiske Vanskeligheder og til at bedømme de forskellige Dokumenter, der forelægges ham, udvikles. Som Forholdene nu er, forvoldes der ofte Rederne store Tab, fordi Skibsførerne mangler indgaaende Kendskab til disse Forhold.

2) Dansk. Under den nuværende Ordning er Fordringerne, der stilles til Navigations-Eleverne, langt fra strenge nok, hvilket fremgaar deraf, at talrige Skibsførere ikke er i Stand til at beherske Sproget i det Omfang, som det bør fordres af Førere af Nutidens større Skibe. Det er selvfølgelig af stor Betydning, at saadanne Førere er i Stand til med nogenlunde Lethed at affatte skriftlige Udarbejdelser, og det bør i hvert Fald være Undervisningens Maal at opnaa dette.

3) Engelsk. Der stilles under den nuværende Ordning ingen Fordringer i dette Fag til den tvungne Styrmandseksamen, hvilket er særligt iøjnefaldende, naar man ser hen til, at der saa vel til 1. som til 2. Del af Maskinisteksamen skal aflægges Prøve i Engelsk. Det er indlysende, at Kendskab til det engelske Sprog er uundværligt for enhver Navigator, saa snart han kommer uden for vore hjemlige Farvande, eftersom Kort og Farvandsbeskrivelser saa vel som Ladnings- og Befragtningsdokumenter som Regel er affattede i dette Sprog; derfor er Kendskab til Engelsk en Nødvendighed for enhver Skibsfører, der sejler i udenrigs Fart; uden dette kan han ikke med Sikkerhed tage Ansvar for Skib og Ladning. Til den tvungne Styrmandseksamen bør der derfor stilles den Fordring, at Eleven skal have et nogenlunde grundigt Kendskab til det engelske Sprog.

4) Matematik og Fysik. Fordringerne i disse Fag er under den nuværende Ordning altfor smaa, betydeligt mindre end til Maskinisteksaminerne. Det maa anses for nødvendigt, at der kræves saa stort Kendskab til ovennævnte Fag, at Navigatorerne bliver i Stand til at forstaa og til Dels løse de forskellige matematiske og fysiske Problemer, der forekommer i deres Virksomhed.

5) Praktisk Sømandsskab. Den stærke Udvikling af Dampskibsflaaden og den samtidige Aftagen af Sejlskibene har bevirket, at det er blevet mere og mere vanskeligt for de unge Søfolk at faa den fornødne Uddannelse i praktisk Sømandsskab, og Tiden er uden Tvivl kommen, da dette Fag maa optages som Led i Undervisningen paa Navigationsskolerne. Formaalet hermed skulde i det væsentlige være at bibringe Eleverne Kendskab til Reglerne for Tilrigning og Afrigning af Skibe, under vanskelige Forhold at lette eller komme til Ankers med et Skib, Manøvrering af Skib eller Baad under vanskelige Forhold, at tage et andet Skib paa Slæb, at rigge Nødror, Ind- og Udtagning af svære Kolli, Stuvning og Garnering, Behandling af forskellig Slags Ladning m. m.

Det vil af den her givne, kortfattede Oversigt fremgaa, at det, der formentlig tiltrænges, er en Ordning af Undervisningen og Eksaminerne, der dels kan give de Navigatører, der sejler med Nutidens større Skibe, en for denne Virksomhed afpasset speciel Uddannelse, dels kan bidrage til at give dem en bedre almen Uddannelse. Det synes ganske nødvendigt, at de Mænd, der skal overtage Posterne som Førere af saadanne Skibe, faar en solidere og mere omfattende almen Uddannelse end den, der nu bliver dem til Del. I den nugældende Lov om Eksaminer for Maskinister saa vel som i de Anordninger, der slutter sig til den, har man haft Øjet aabent for Betydningen af den videregaaende Uddannelse, der kræves i Nutiden, og det turde være en rimelig Fordring, at man i saa Henseende ikke stiller mindre Krav til dem, der skal navigere og føre Skibene.

Men naar nu Tiden saaledes har ført med sig, at der maa stilles videregaaende Krav til de Navigatører, der skal sejle med større Skibe, og naar Nutidens stærke Udvikling paa Teknikens Omraade mulig vil medføre, at ogsaa Fordringer i rent tekniske Fag, (f. Eks. Elektroteknik) maa indføres, da synes det uomgængelig nødvendigt, at man foretager en Deling af den tvungne Styrmandseksamen. Det er klart, at den Uddannelse, der maa forudses for Navigatører i Sejlskibe og mindre Dampskibe i kortere Fart, ikke behøver i de her omtalte Fag at staa paa Højde med den ovenfor skitserede Uddannelse; det vilde være ubilligt til de Navigations-Elever, der ikke ønsker at uddanne sig med den større Fart for Øje, at stille lige saa vidtgaaende Fordringer, ogsaa fordi de Stillinger, de aspirerer til at opnaa, ikke er saa økonomisk gode, at det vil kunne forsvares at fordre en saadan mere kostbar og langvarig Uddannelse. Ved en Deling af den tvungne Styrmandseksamen vil man derimod opnaa at kunne afpasse Fordringerne efter den Virksomhed, som Eleven aspirerer til, saaledes at de Elever, der tænker sig at gaa i Sejlskibsfarten og den mindre Dampskibsfart, kan tage den indskrænkede Eksamen, medens de Elever, der aspirerer til den større Fart, kan tage den udvidede Eksamen. Maskinlære maatte under den antydede Ordning kun blive tvungent Fag for dem, der vilde gaa i Dampskibsfart.

Repræsentationen maa, i Henhold til det her fremførte, meget tilraade, at den tvungne Styrmandseksamen deles i to Dele. Samtidig bør den nuværende Sættekipperprøve og Fiskeskipperprøve, begge dog med nogle Ændringer, opretholdes.

Naar herefter Spørgsmaalet om Fagenes Fordeling mellem de to tvungne Styrmandseksaminer frembyder sig, da vil dettes Besvarelse jo afhænge af, hvilke Fordringer der i Sønæringsloven vil blive opstillede for Erhvervelsen af Bevis som Skibsfører og Styrmand i forskellig Fart. Det er formentlig ikke nødvendigt her i Enkelthederne at angive, hvorledes Fordelingen rettest bør foretages. Det vil være tilstrækkeligt at fremhæve, at i Henhold til det ovenfor anførte bør en videregaaende Uddannelse i nogle af de omtalte Fag sikres alle Navigatører, altsaa erhverves ved Eksamens første Del, medens dennes anden Del bør være anlagt paa at uddanne dem, der aspirerer til Førposter i større Damp- og Sejlskibe. Mulig bør man i Stedet herfor indrette den ene Eksamen som Styrmandseksamen, den anden som Skibsførereksamen. Særlig Vægt maatte der da, med Forholdene i vor Handelsflaade for Øje, lægges paa, at den første af Eksaminerne gav Ret til at føre mindre Sejlskibe i Fart paa Nord- og Østersøen. Men dette Spørgsmaal, der vedrører baade de her omhandlede Love og Sønæringsloven, bør, som sagt, gøres til Gjenstand for en nærmere Overvejelse. Hovedsagen er, at der bliver to tvungne Eksaminer med hver sin særlige Bestemmelse. Det bør i Forbindelse hermed overvejes, om der ikke bør aabnes Adgang til en videregaaende frivillig

Uddannelse for de Navigatører, der maatte ønske en saadan.

Naar Eksamen saaledes deles i to Dele, vil det efter Repræsentationens Mening være rigtigt, at der fordres en vis Søfart som Styrmand mellem første og anden Del. Der vil derved gives den unge Styrmand, der har bestaaet første Del, Adgang til snarest herefter i Praksis at anvende de Kundskaber, han har erhvervet sig, i Stedet for at de, der tager den udvidede Styrmandseksamen, nu som Regel først kommer til at fare som Styrmand længe efter at de har taget første Del. Ligeledes maa det anses for uheldigt, at de unge Sømænd i Følge § 4 i den nu gældende Lov om Styrmandseksamen kan indstilles til Styrmandseksamen, naar de har sejlet til Søs i 3 Aar efter deres fyldte 14. Aar eller i 2 Aar efter deres fyldte 17. Aar, hvorimod de i Følge § 11 Pkt. a i Sønæringsloven ikke kan faa Bevis som Styrmand, før de efter deres fyldte 14. Aar har faret til Søs og forrettet Sømændstjeneste i mindst 5 Aar. Dette har bl. a. til Følge, at mange unge Sømænd bliver nødsagede til at sejle som Matroser i et Par Aars Tid efter at have absolveret Styrmandseksamen, hvorved de udsættes for at glemme det lærte, før de faar Lejlighed til at anvende det i Praksis. Det maa derfor anses for i høj Grad ønskeligt, at dette Forhold forandres derhen, at en Sømænd ikke kan optages paa Navigationskolen eller indstilles til Styrmandseksaminerne, forinden han har den Søfart, der er nødvendig for Erhvervelsen af Bevis som Styrmand.

Med Hensyn til Ordningen af Maskinisteksaminerne har Repræsentationen fra Bestyrelsen af Maskinisternes Forening modtaget vedlagte Skrivelse af 15. Maj d. A. Repræsentationen kan tiltræde de i denne fremsatte Anskuelser, dog med et Forbehold med Hensyn til Oprettelsen af en Eksamenskommission for Maskinister, et Forbehold, der nærmere motiveres nedenfor.

I ovenstaaende er fremstillet de Ændringer i den bestaaende Ordning af Navigationsundervisningen og Eksaminerne, som Repræsentationen anser for paakrævede. Imidlertid maa en Reform paa dette Omraade formentlig ogsaa tage Sigte paa Indførelsen af faste Regler for Navigationslærernes Uddannelse og paa en anden Ordning af Navigationsvæsenets Ledelse.

I først nævnte Henseende skal man minde om, at de bestaaende Love ingen som helst Regler giver for Lærernes Uddannelse eller for de Krav, der maa stilles til dem; der gives altsaa ingen Garanti for, at de paa forsvarelig Maade kan røgte deres Gerning. De heraf følgende Mangler har da ogsaa vist sig paa forskellig Maade, og det synes ikke forsvarligt, at man paa et saa vigtigt Omraade som Navigationsundervisningen ikke fastsætter Regler for den Uddannelse, der maa kræves af dem, der skal undervise de unge Søfolk. Undervisningen i Navigation og praktisk Sømændsskab bør formentlig ledes af Mænd, der har bestaaet Navigationseksaminerne og faret i længere Tid med Handelsskibe, og i de øvrige Fag bør det fordres, at Lærerne er i Besiddelse af den fornødne Fagkundskab. Det maa derfor anses for nødvendigt, at det fordres af Lærerne, at de forinden deres Ansættelse præsterer et nærmere foreskrevet Bevis for at have den fornødne Uddannelse, og at der oprettes Kursus og indføres en Prøve for de Lærere, der ikke ad anden Vej kan præstere et Bevis for at have erhvervet saadan Uddannelse.

Hvad derefter den hele Ordning af Navigationsvæsenet angaar, da skal man fremhæve, at der, saafremt den ovenfor skitserede Ordning af Eksaminerne og Læreruddannelsen gennemføres, vil blive stillet en Del større Krav til Navigationsskolerne end dem, der nu stilles, og det turde være tvivlsomt, om alle de nu bestaaende Privatskoler vil være i Stand til at fyldestgøre disse Krav. Snarere vil en af de værste Ulemper ved den nu bestaaende Ordning da fremtræde endnu stærkere; der sigtes herved til Konkurrencen mellem Sko-

lerne og til den Maade, paa hvilken de er økonomisk interesserede i at uddanne saa mange Navigatører som muligt i saa kort Tid som muligt. Det vil da blive end mere nødvendigt, end det allerede nu er, at træffe en Ordning, der hindrer den usunde indbyrdes Konkurrence mellem Skolerne, og der skaber disse en saa vidt mulig betrygget økonomisk Eksistens. Til Opnaaelse heraf bør Staten i betydeligt videre Omfang, end det nu er Tilfældet, yde sin Støtte til Navigatørernes Uddannelse. En til alle Sider tilfredsstillende Ordning vil formentlig bedst opnaas ved Statens Overtagelse af den hele Navigationsundervisning, saaledes at Skolerne drives af den. Men kan dette ikke opnaas, bør der ved Statens Hjælp og ved en mere indgaaende og anderledes ordnet Kontrol fra dens Side sikres Skolerne sunde økonomiske Vilkaar at arbejde under og Ævne til at skaffe sig de Lærerkrafter, der er fornødne til Elevernes forsvarlige Uddannelse. Samtlige Navigationskoler bør, i Overensstemmelse med den nu bestaaende Ordning, have Ret til at dimittere til begge de ovenfor foreslaaede tvungne Eksaminer. Derimod taler praktiske Hensyn formentlig for, at man henlægger den foreslaaede frivillige Prøve samt Uddannelsen af Navigationslærerne til en enkelt af Skolerne, der er i Stand til at skaffe sig de dertil fornødne Lærerkrafter.

Repræsentationen maa dernæst meget indtrængende tilraade, at der foretages en Reform af Tilsynet med Undervisningen og Eksaminerne. I saa Henseende skal man henvise til, at allerede den under 6. November 1886 af det høje Ministerium nedsatte Kommission angaaende Navigationsundervisningsvæsenet m. m. fraraadede at følge den nu gældende Fremgangsmaade med Indretningen af en enkelt Eksamenkommission, der dømmer ved Prøverne i samtlige Fag, og tilraadede, at der etableredes et Mellemed mellem Skolerne og Centraladministrationen til fornøden Kontrol med de forskellige Skoler og deres Ledelse og Virken paa saa vidt mulig ensartet Maade. Denne Anskuelse maa Repræsentationen ganske tiltræde, og den maa gøre gældende, at Nødvendigheden af et saadant Mellemed i den forløbne Tid er bleven stedse større. Det ses da ogsaa, at alle andre Undervisningsinstitutioner her i Landet har anset det for nødvendigt gennem Oprettelsen af Undervisningsraad, Lærerraad el. lign. at tilvejebringe den fornødne Ensartethed i Undervisningen og den ønskelige Kontrol med, at denne og de Krav, der stilles til Eleverne, er tidssvarende. Ogsaa i den ved det høje Ministeriums Initiativ gennemførte Lov af 15. Maj d. A. om Tillæg til Lov om Søværnets Ordning har denne Tanke fundet Udtryk, idet der ved Lovens § 34 oprettes et Undervisningsraad, hvis Opgave er at behandle de Sager vedrørende Undervisnings Art og Omfang paa Søværnets Skoler, som enten forelægges det til Drøftelse, eller som det under Hensyn til Forholdenes Udvikling mener at burde forelægge Marineministeriet. For Navigationsundervisningen, der foregaar i Skoler spredte omkring i Landet, er en Foranstaltning i denne Retning mere paakrævet end for de fleste andre Undervisningsinstitutioner, og den mest hensigtsmæssige Ordning synes at være Oprettelsen af et Undervisningsraad, valgt dels af Ministeriet, dels af Søfartens private Institutioner efter derom givne nærmere Regler. Et saadant Undervisningsraad vilde, hvad ogsaa Erfaringerne fra andre Undervisningsinstitutioner tilfulde bekræfter, tilvejebringe en ensartet Ledelse af de forskellige Skoler gennem den Kontrol, det skulde udøve med disse, og det vilde sikre, at Undervisningens Omfang stedse er affattet efter Tidens Krav. Det kunde dernæst vælges de Mænd, der skulde være Censorer ved Eksaminerne, saaledes at den nuværende Eksamenkommission bortfaldt og afløstes af Censorer, der var sagkyndige i de forskellige Fag; fremdeles vælges Censorer til Prøverne for Lærerne; det kunde endelig raadspørges om alle Spørgsmaal, der staar i Forbindelse med Navigationsundervisningen. For den egentlige Administration vilde det utvivlsomt være et stort Gode at kunne raad-

føre sig med et saadant sagkyndigt Raad, der til enhver Tid repræsenterede de forskellige Interesser, der er knyttede til Navigationsundervisningen.

Naar der oprettes et Undervisningsraad som det her foreslaaede, vil det sikkert være praktisk at samle Navigationsundervisningen og Maskinistundervisningen under en fælles Ledelse, saaledes at altsaa de til sidstnævnte knyttede Interesser bliver repræsenterede i Undervisningsraadet.

Repræsentationen har, ligeledes under D. D., til Indenrigsministeriet afgivet Betænkning angaaende en Revision af Sønæringsloven. Af Hensyn til den nære Forbindelse mellem denne og de ovenfor omtalte Love tillader man sig at vedlægge en Genpart af nævnte Betænkning, ligesom en Genpart af nærværende Skrivelse er tilstillet Indenrigsministeriet. Det er en Selvfølge, at Repræsentationen kun i store Træk har kunnet antyde, hvorledes den tænker sig den forønskede Reform af disse Love foretagen. Det vil formentlig vise sig nødvendigt, at denne vigtige Sag gøres til Genstand for en samlet Overvejelse, og saafremt det høje Ministerium i Forbindelse med Indenrigsministeriet maatte tage Initiativet til en saadan, tør Repræsentationen forvente at faa Lejlighed til at deltage i de Forhandlinger, der da vil finde Sted.

Indstillingen til Indenrigsministeriet lød saaledes:

Repræsentationen tillader sig herved, under Henvi- ning til sin Skrivelse af 18. Juli d. A., til det høje Ministerium at fremsende de i Ministeriets Skrivelse af 23. Juni d. A. begærede Oplysninger om, paa hvilke Punkter den anser den nu gældende Lov om Sønæring for mangelfuld, og hvilke Ændringer, der ønskes indførte.

Den store og vedblivende Udvikling af Skibsfarten og de i mange Henseender forandrede Forhold, hvorunder denne nu arbejder, har, som allerede fremhævet i Repræsentationens Skrivelse af 18. Maj d. A., bevirket, at adskillige Bestemmelser i Lov om Sønæring ikke længere er tidssvarende, ligesom Loven i flere Henseender trænger til supplerende Bestemmelser. I det følgende skal man i store Træk angive de Ændringer, der ønskes foretagne, idet det formentlig af senere anførte Grunde vil være rigtigst ikke paa nærværende Tidspunkt at komme videre end nødvendigt ind paa Enkeltheder i den foreliggende Sag.

De i Sønæringsloven indeholdte Bestemmelser for de Kommanderendes Antal og Kvalifikationer i de forskellige Skibe og forskellige Farter trænger til at revideres, naar henses til de siden den bestaaende Sønæringslov fremkomne store, hurtige Passagerdampere, Dampfærger, Sejl- skibe (især Fiskerfartøjer) med Hjælpemaskiner, samt større Lystfartøjer. Dette gælder saaledes Bestemmelserne om Antallet af Maskinister i Dampskibe, saa vel som om Erhvervelse af Bevis som Maskinmester. Der bør fremdeles af praktiske Grunde indføres en Bestemmelse om, at der kan udstedes Bevis som Maskinmester af 3die Klasse, hvilket Bevis under visse Omstændigheder skulde give Ret til, at fare som 2den Mester med mindre Skibe. Fremdeles tiltrænges der en Bestemmelse om, at der i Skibe med et større Antal Fyrbødere ogsaa skal benyttes Maskinassistenter, da det ellers vil være vanskeligt for disse at faa den Søfart, der udkræves for at kunne faa Bevis som Maskinmester. Sønæringslovens § 20, der ophæver Bestemmelserne i Lovens 1. Kapitel om Dæksbefalingsmændenes Antal og Uddannelse for danske Skibe paa Fiskeri, naar dette ikke foregaar udenfor Nordsøen eller med Dampskib af over 100 Tons, maa, henset til den Udvikling, Fiskeridriften har taget, nødvendigvis ændres; det er ikke forsvarligt, at Folk, som hverken er Sømand eller Navigatører, har Ret til at føre Sejlskibe af en hvilken som helst Størrelse og Damp-

skibe af indtil 100 Tons paa Fiskeri, naar disse Skibe blot ikke kommer udenfor Nordsøen og udenfor den færøiske indskrænkede Fart.

Der ønskes dernæst andre Bestemmelser for Fartgrænserne, saaledes at disse bliver mere afpassede efter Forholdene i vor Handelsflaade og efter den Fart, i hvilken Flertallet af dens Skibe sejler.

I de senere Aar er Farten med større søgaaende Lægtre undergaaet en betydelig Udvikling, og det maa anses for nødvendigt, at der i Sønæringsloven indføres Bestemmelser om, at Førerne af saadanne Fartøjer, i hvert Fald for saa vidt disse bugseres over længere Distancer i aaben Sø, skal have Kendskab til Navigation. Ved indtræffende Havari paa Bugserfartøjet eller i Tilfælde af stormfuldt Vejr vil saadanne Førere kunne komme i den Nødvendighed at maatte navigere Lægteren, og det synes ikke urimeligt, om man stillede den Fordring til dem, at de skal være i Besiddelse i hvert Fald af Bevis som Sætteskipper.

Der savnes fremdeles i Sønæringsloven Bestemmelser om, at Søfolk skal have faret til Søen i et nærmere bestemt Tidsrum, for at kunne paamønstres som Matros, som Letmatros eller som fuldbefaren Fyrbøder. Under de nuværende Forhold paamønstres der jævnlige Folk, der er ude af Stand til at udføre det Arbejde, som de ved Paamønstringen paatager sig; dette er i mange Henseender uheldigt og kan have alvorlige Følger med Hensyn til den sikre Navigering af Skibet.

Det maa endelig anses for ønskeligt, at der i Sønæringsloven indføres Bestemmelser for periodisk gentagne Lægetilsyn, Synsprøver og Høreprøver for Besætningerne. Lovens Fordringer om, at den, der vil erhverve Bevis som Skibsfører, Sætteskipper eller Styrmand, efter sit fyldte 14. Aar skal have bestaaet en nærmere anordnet Synsprøve, er ikke fyldestgørende, idet de ikke yder nogen Garanti for, at de Paagældende senere i Livet tilfredsstiller de Fordringer, der maa stilles til dem med Hensyn til Synsævnere. Der bør formentlig fastsættes andre og nærmere Regler for saadanne Synsprøvers Afholdelse og navnlig bør Syns- og Høreprøver kræves straks, naar Vedkommende vil gøre Søfart til sin Næringsvej, ligesom ogsaa det øvrige Dæksmandskab bør underkastes saadanne Prøver. Ligeledes burde der indføres Bestemmelse om, at Folk, der søger Hyre, skal være forpligtede til at fremlægge en Lægeattest for, at de er raske, og for at de ikke lider af modbydelige, smitsomme eller stærkt svækkende Sygdomme, deriblandt Tuberkulose, farlige Hjertesygdomme, Fodsved m. m. Det behøver ikke nærmere at motiveres, hvor uheldigt det er, at Folk, der lider af saadanne Sygdomme, bor sammen med andre Folk i et Lukaf, hvor der ofte er daarlig Plads og daarlig Luft. Søfolk bør heri gives samme Beskyttelse, som der gives Værnepligtige saa vel i Hæren som i Flaaden.

I ovenstaaende er angivet de Hovedpunkter i Sønæringsloven, som efter Repræsentationens Formening maa ønskes reviderede. At en Revision af denne Lov i og for sig maa anses for paakrævet, er jo i øvrigt ogsaa erkendt fra det høje Ministeriums Side, idet det var en af de Opgaver, som Ministeriet overdrog den under 14. November 1899 nedsatte Kommission. Imidlertid har Repræsentationen, som det fremgaar af dens Skrivelse til Ministeriet af 18. Maj d. A., ment at burde søge foretaget ogsaa en Revision af Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminerne, og det vil da være naturligt, at man eventuelt forbereder Sønæringslovens Revision samtidig med denne, ligesom Tilfældet var, da man i sin Tid, ved Marineministeriets Nedsættelse af en Kommission d. 6. Marts 1886, paabegyndte Reformen af de da bestaaende Love paa disse Omraader. Det er en Selvfølge, at de Ændringer, der herefter maatte blive foretagne i Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminerne, i mange Henseender vil nødvendiggøre Ændringer i Sønæringsloven. Paa nærværende Tidspunkt, hvor man

ikke kender den Affattelse, det eventuelt vil blive foreslaaet at give Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminerne, vil det ikke være muligt at angive disse Ændringer, men til Oplysning om de Ønsker, der fra Repræsentationens Side næres med Hensyn til ovennævnte Love, tillader man sig at vedlægge Genpart af en under D. D. til Marineministeriet afgiven Betænkning samt Genpart af Skrivelse fra Maskinisternes Forening af 13. Maj d. A.

Det vil, i Henhold til det ovenfor fremførte, formentlig vise sig nødvendigt, at Spørgsmaalet om samtlige disse Loves Revision gøres til Genstand for en samlet Overvejelse, og saafremt det høje Ministerium i Forbindelse med Marineministeriet maatte tage Initiativet til en saadan, tør Repræsentationen forvente at faa Lejlighed til at deltage i de Forhandlinger, der da vil finde Sted.

Ingeniør Vogts Pendulpropeller.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ for 25. Februar og 3. Marts i Aar har jeg med stor Interesse læst om Hr. Ingeniør Vogts Pendulpropeller, ligeledes de Artikler der fremkom om samme i nævnte Blad Nr. 43 og 51 for 1900.

Ved at tale med dygtige hollandske Ingeniører om denne, har jeg erfaret, at de var enige om, at naar Akslerne blev tilstrækkelig solide, vilde den have en Fremtid for sig og være Skruen overlegen i flere Tilfælde, ikke mindst ved Manøvrer.

I Almindelighed slaar Skibets Bov ud til Styrbord, naar en højreskaaren Skrue slaar Bak, og Roret lægges midtskibs, men der er Eksempler nok paa, at det modsatte er indtruffen tvært imod al Beregning og har foraarsaget betydelige Havarier. Et ballastet Dampskib, der bakker, faar næsten altid tilsidst Agterenden op mod Vinden, hvad enten Skruen er højre- eller venstreskaaren, saa snart der er saa meget Vind, at det udøver nogen nævneværdig Indflydelse paa Skibets Manøvrer. Dette kan ikke indtræffe med Pendulpropelleren, da denne kan drejes til at bringe Agterskibet hvilken Vej, man ønsker, uden at Maskinen behøver at stoppes. Pendulpropelleren er ikke saa udsat for at blive stoppet eller uklar af Søgæs, Fiskenet eller andre Sager, der findes i Vandet, og maa derfor være godt egnet til Fiskerfartøjer; bliver Propelleren en Gang stoppet af Søgæs, er det let med en Baadshage at støde det ned, det kunde maaske helt undgaas ved at lade Propellerens Underende vise lidt agterefter, hvorved den ogsaa vil arbejde bedre fri af Skibsskroget. Der er ingen Tvivl om, at Pendulpropelleren vil arbejde godt sammen med Sejl, og man har her den Fordel, at de to Propellerblade saa godt som ingen Modstand gør, naar Maskinen stoppes, hvorved de bliver mere økonomiske at arbejde med. Med de Skibe, der nu har Hjælpemaskiner, er det næsten nødvendigt at lade Maskinen løbe rundt med, selv om Sejlene besørger hele Skibets Fremdrivning, da Skrueens Modstand ellers stopper for meget paa Farten, endvidere styrer et Skib med Aabning i Agterparten til Skrueen daarlig og drejer daarligere, saa snart Skrueen ikke gaar rundt og sender en Vandmasse hen paa Rorbladet. Naar Skrueen staar stille, har Vandet nemlig fri Passage gennem Aabningen for Skrueen, og det har sin store Betydning med Hensyn til Rorets Virkning. Kan Pendulpropelleren drives økonomisk med Benzin eller Petroleum, saa vil den sikkert snart fortrænge Skrueen fra Fiskerbaade, Fiskerkuttere og Skibe med Hjælpeskrueer.

Naar Pendulpropelleren kunde stilles med Bladene

mod hinanden, saaledes at disse ophæver hinandens Virkning, kan den i Fiskerkuttere gøre stor Nytte ved at vifte frisk Vand ind i Dammen og bidrage til at holde Fiskene levende, hvilket ofte er vanskeligt nok en varm Sommerdag, hvor Skibet ligger stille i Havn eller paa Eiskepladsen. For de Fiskerfartøjs Vedkommende, der er bestemt til at sættes paa Land, maa Propelleren først stilles saaledes, at de underste Ender af Bladene viser ind mod Skibet, og de vil da være mindst lige saa beskyttede mod Beskadigelse som Drivskruen, selv om de i lodret Stilling naar lige saa dybt ned som Kølen. Derved kan ogsaa naas den Fordel, at de kan komme til at arbejde paa dybere Vand end Skruen, hvilket for grundgaende Fartøjer er en stor Fordel, især i Søgang.

Det kunde jo nok tænkes, at de to Aksler langs gennem det agterste Lastrum kunde være noget i Vejen i en Lastdamper, men i et Fiskerfartøj vil det snarere være en Fordel at faa en Aksel paa hver Side, saa at den Luge, hvori Rorsmanden staar, bliver fri.

Idet jeg takker for Optagelsen af disse Linjer, vil jeg udtale et Ønske om, at Pendulpropelleren snart maa faa en stor Udbredelse i de Fartøjer, den egner sig bedst for.

Jens Kusk Jensen.

Handelsberetningen for Aaret 1903,

udgivet af Grosserer-Societetets Komite, er nu udkommen.

Af Beretningens Afsnit om Skibsfart uddrager vi følgende:

Den dybere Grund til den fortsatte Depression over hele Verden maa vel siges at være den Reaktion, som er indtraadt efter den for Skibsfarten og Verdenshandelen glimrende Periode, en nødvendig Slaphedstilstand, som imidlertid er kommen saa voldsom som ingensinde tidligere og synes at have lammet al Omsætning. Lige saa lidt, som det var muligt at forudse et saa pludseligt Omslag, vil det være muligt at profetere om, hvor længe denne Tilstand kan antages at vare. Sikkert er det, at daarligere end det foregaaende Aar kan det ikke blive, men Udsigterne for de første Par Aar er samtidig ikke lyse, og det er ikke udelukket, at den nuværende Tilstand kan holde sig et Aar eller to endnu; Erfaringen viser imidlertid, at der kun skal lidt til for at faa Vægtskaalen til at gaa i den rigtige Retning, og uforudsete Begivenheder kan i Løbet af faa Maaneder fuldstændig ændre Forholdene.

Nægtes kan det ikke, at det i det hele taget er en ret kritisk Tid for Skibsfarten, hvilket allerede i England har vist sig deri, at flere Redere, som i de gode Tider har købt dyre Baade væsentlig paa Laan, allerede har maattet give tabt, og som Følge deraf er Skibene blevne bortsolgte underhaanden eller ved Tvangssalg med store Tab, ligesom Byggerne i mange Tilfælde selv har maattet overtage de af dem solgte, men endnu ikke afleverede Skibe. Vedvarende den nuværende Tilstand i længere Tid, vil der høres mere fra den Kant; for Skibsfarten vil det næppe være til Skade, at der renses ud imellem mange af disse Rederier, men det vil absolut ikke gøre noget godt Indtryk paa det store Publikum, som er mere eller mindre interesseret, og kan let føre til en Panik, som det vil tage Aar for at komme over.

Som yderligere Grund til det daarlige Resultat i det forløbne Aar kan anføres, at Priserne paa Kul stadig holder sig høje, selv om der gennemgaaende er betalt lavere Priser end i de forløbne 3 à 4 Aar. Som Eksempel kan anføres, at Prisen for gode 2den Klasses

Cardiff Kul pr. December 1903 var 12/3 pr. Ton, December 1902 13/ pr. Ton, 1901 14/6 pr. Ton, 1900 16/6 pr. Ton, 1898 10/3 pr. Ton, 1897 9/3 pr. Ton, 1896 8/9 pr. Ton, 1895 8/ pr. Ton. Det fremgaar heraf, at selv om Prisen er gaaet ned fra 1900, er der dog en Forskel af over 4/ pr. Ton siden 1895, hvilket paa en enkelt Rejse, f. Eks. ud til La Plata og tilbage, alene repræsenterer en Forskel af 4—5,000 Kr.

Hertil kommer endvidere de urolige Forhold med idelige lokale Strejker, Ophold og Vanskeligheder snart overalt, som synes at melde sig, saa snart de daarlige Tider indtræffer, og som gør det endnu vanskeligere at faa blot et lille Overskud paa hver Rejse, da saadanne Vanskeligheder sjældent lader sig beregne paa Forhaand.

Hvad nu vore hjemlige Dampskibsselskaber angaar, da foreligger der endnu, medens dette skrives, ikke noget endeligt Resultat af Aarets Drift, men det vil sikkert blive, at nogle af de heldigste og bedst funderede Selskaber vil være i Stand til at betale et mindre Udbytte og foretage mindre Afskrivninger, medens de øvrige har arbejdet uden væsentligt Overskud. Det spekulerende Publikum er blevet forvænt med Udbytterne i de gode Aar og har vanskeligt ved at forlige sig med et mindre Udbytte paa 3 à 4 pCt., endsige med slet intet. Heldigst vilde det være, om Rederierne kunde komme ind paa at udbetale mere stabile Udbytter, saaledes at der i de gode Aar henlagdes mere til Reservefonden, hvilket saa kunde komme til Nytte i de daarlige, saaledes at Overgangene ikke blev alt for bratte. Fra enkelte Sider hævdes det stærkt, at Selskaberne først og fremmest bør afskrive rigeligt, og det kan til Tider være vanskeligt at træffe den rette Grænse mellem, hvad den korresponderende Reder skylder Selskaberne, og hvad han skylder det store Publikum, som er Aktionærer, saa meget mere som Spørgsmaalet om, hvad der bør afskrives paa et Dampskib om Aaret, endnu er Genstand for livlig Disput hele Verden over. Omstændighederne spiller her en stor Rolle, og meget beror paa, i hvilken Fart Skibene er, hvorledes de vedligeholdes o. s. v.

Paa Grund af de hurtig vekslende Konjunkturer vilde det heldigste uden Tvivl være at henlægge et passende Beløb om Aaret, som maatte rette sig efter Aarets Resultat, saaledes at der i de gode Aar henlagdes mere og i de daarlige mindre.

Om Striden mellem Handelsstand og Skibsfart angaaende Konnossements-Spørgsmaalet siger Beretningen: Først naar dette (at naa et praktisk Resultat ved Forhandling mellem Parterne) ikke skulde lykkes, anser man det fra Skibsfartens Side for tidnok at gaa til et saa ekstraordinært Skridt som at forlange en Særlov om Konnossementer i de skandinaviske Lande, et Skridt, som rummer store Farer, større end mange maaske har gjort sig klart.

Spørgsmaalet er i hvert Fald af stor og indgribende Betydning, og det vil være af Interesse at se, hvorledes de respektive Regeringer stiller sig til de Andragender, der nu fremkommer fra begge Parter.

Tanken om Oprettelsen af en Kreditforening af Skibsejere har i nogle Aar efterhaanden arbejdet sig frem, uden at det dog hidtil er lykkedes at realisere den, hvilket vel nærmest er begrundet i, at de forskellige Dampskibsselskaber har fundet en god Støtte hos de københavnske Banker, som nu er stærkt engagerede i saa godt som alle de større Selskaber.

Heri maa Grunden søges til, at Skibsfarten har stillet sig nogenlunde ligegyldigt til dette Spørgsmaal, men et større hollandsk Selskab har nu resolut taget Affære og oprettet en Filial for Skandinavien, som sikkert vil finde Støtte, særlig fra en Del af de mindre Rederiers Side.

Aaret har ellers for vor hjemlige Skibsfart være

fredeligt, uden større Strejker eller lignende Ubehageligheder; Resultatet af den store Sømands- og Fyrbøderstrejke er et roligt Samarbejde og langt bedre Forhold om Bord, end der er set i mange Aar.

Skibsbygningen i det forløbne Aar udviser en Tilbagegang fra det foregaaende Aar til nedadgaaende Priser, særlig for de større udenlandske Værfter, som sikkert ikke har haft gode Tider, idet en større Del af de i Aarets Løb byggede Skibe er solgt til Priser, som næppe kan levne nogen Fortjeneste for Værfterne, der kun har paataget sig saadant Arbejde for ikke helt at standse Bedriften. For større Dampere Vedkommende kan der nu bygges for en 20 à 25 pCt. billigere Priser end for omkring 3 Aar siden, og ældre Baade udbydes stadig til særdeles lave Priser.

I Følge Lloyds blev der i 1903 sat 697 Handelskibe i Vandet fra engelske Værfter, tilsammen 1,190,648 Brutto Tons, hvoraf kun 65 Sejlskibe med 25,115 Tons, hvilket udviser en Nedgang mod 1902 af 237,000 Tons, mod 1901 af 334,000 Tons.

Det er ikke uden Interesse at fremhæve disse Tal, naar der stadig tales om det vedvarende Byggeri som Aarsag til de daarlige Tider. Netto Forøgelsen af den britiske Tonnage er c. 405,000 Tons mod 643,000 og 543,000 Tons i de to foregaaende Aar.

Gennemgaaende bygges der stadig flere af de store Baade, og det er interessant at se, at af Skibe paa 10,000 Tons og derover blev der i Aarene 1892—95 kun bygget 3, hvorimod der i de næste 4 Aar byggedes 17 og i de sidste 4 Aar 32.

Efter den megen Tale om Turbine-Maskinerne og den som Følge af disse frygtede Omvæltning i Skibsfarten er det en Lettelse at se, at disse hidtil kun er anvendte i 2 Orlogsskibe, 1 Lystdamper og 2 Kanalbaade; den forestaaende Revolution indenfor Handelsmarinen kan saaledes næppe være at frygte i en nær Fremtid.

Produktionen af Handelsskibe for hele Jorden var i 1903 c. 2,146,000 Brutto Tons, deraf 1,964,000 Dampskibe og 182,000 Sejlere. Efter Fradrag af forliste og udrangerede Skibe bliver Netto Tilvæksten for hele Jorden i 1903 c. 1,402,000 Tons.

Hvad Skibsfarten paa Kjøbenhavn angaar, er det glædeligt at kunne henvise til en ikke ubetydelig Fremgang fra det foregaaende Aar, nemlig af ikke mindre end 509 Dampere paa tilsammen 104,678 Reg.-Tons, drages herfra en Tilbagegang af 1,948 Sejlere paa 23,376 Reg.-Tons, bliver der en Netto Fremgang af 81,302 Reg.-Tons. Denne Fremgang er udelukkende i Favør af de danske Skibe, idet saa godt som alle de fremmede Nationer med Undtagelse af Rusland og Finland er i rask Tilbagegang, hvorimod de danske Skibe udviser en Fremgang mod 1902 af 470 Skibe med 116,391 Reg.-Tons, et sikkert Tegn paa, at den danske Dampskibsflaade er i rask fremadskridende Bevægelse, og at Farten paa Kjøbenhavns Havn efterhaanden monopoliseres af de danske Rederier.

Trafiken i Frihavnen, taget for sig, viser ligeledes en glædelig Fremgang saa vel for Dampskibe som Sejlere.

Siden 1895, hvor Antallet af Dampskibe var 319 og Sejlskibe, Pramme o. s. v. 2,010, med tilsammen 260,096 Reg.-Tons, er Trafiken i 1902 naaet op til 1,074 Dampskibe og 3,584 Sejlere med 1,046,953 Reg.-Tons og i det forløbne Aar 1,426 Dampskibe og 3,898 Sejlere med 1,183,919 Reg.-Tons.

Ved en Sammenligning imellem den gamle Havn og Frihavnen i de to sidste Aar ses det, at medens hele Havnen i 1902 besejledes af 9,179 Dampskibe paa 3,044,625 Reg.-Tons og i 1903 af 9,688 Dampere paa 3,149,303 Reg.-Tons, altsaa en samlet Fremgang af 509 Skibe paa 104,678 Reg.-Tons, møder Frihavnen med 1,074 Dampskibe paa 839,321 Reg.-Tons i 1902 og 1,426 Dampskibe paa 938,921 Reg.-Tons i 1903, eller

en Fremgang paa 352 Dampskibe med 99,600 Reg.-Tons, hvoraf jo tydelig fremgaar, at den langt overvejende Del af Tilgangen falder paa Frihavnen.

I hvilken Grad den nævnte Fremgang i Frihavnen skyldes Forlæggelse af Trafiken fra den gamle Havn til Frihavnen, lader sig imidlertid næppe paavise gennem Statistiken; interessant er det imidlertid at se, at medens Sejlskibstrafiken i hele Havnen er i rask Tilbagegang, er det modsatte Tilfældet i Frihavnen, hvis Statistik viser en Tilvækst af Sejlskibe fra 2,010 i 1895 til 3,898 i 1903. Grunden hertil maa vel nærmest søges i, at Losningen af de store oversøiske Dampere efterhaanden udelukkende koncentrerer i Frihavnen, hvorved de smaa Sejlskibe, til hvilke en Del af Omladningen foregaar, ogsaa drages derud.

Betragter man herefter Statistiken for de Skibe, der kun anløber Kjøbenhavns Rød for Kul og Proviant, er Billedet desværre ikke saa lysteligt, idet denne viser en stadig Nedgang i Antal. Denne maa søges i forskellige Grunde; dels har Nord-Østersø Kanalen sikkert sin store Andel deri, og dels har Kjøbenhavn vanskeligt ved at staa sig i Konkurrencen med Helsingborg og Frederikshavn, saa vel paa Grund af de billigere Arbejdspenge ved Kulleveringer, som væsentlig billigere Udgifter til Leje af Kulpladser paa Refshaleøen, Pramleje o. s. v.; endelig — og dette er ikke den mindst vigtige Grund — forsvinder de ældre Baade med kulslugende Maskiner efterhaanden og erstattes af moderne Skibe med økonomiske Maskiner, Skibe, der forsyner sig med Kul for en hel Østersørejse uden at anløbe nogen Kulstation.

I Modsætning hertil udviser Statistiken, at Trafiken gennem Nord-Østersø Kanalen er i stadig Fremgang, hvilket vil ses af efterfølgende:

1896...	20,068 Skibe med tilsammen	1,751,065 Reg.-Tons
1897...	21,904 do.	— 2,345,849 —
1898...	25,224 do.	— 3,009,011 —
1899...	26,524 do.	— 3,451,273 —
1900...	29,571 do.	— 4,282,258 —
1901...	29,470 do.	— 4,198,754 —
1902...	30,232 do.	— 4,431,020 —
1903...	32,500 do.	— 5,000,000 omtrentlig.

Det langt overvejende Antal heraf er selvfølgelig tyske, særlig mindre Skibe, men Danmark møder som en smuk Nummer to, idet Kanalen i 1903 passeredes af 1,329 danske Skibe.

Aaret 1903 hører saaledes ikke til de glædelige for Skibsfarten. Fortjenesten for de forskellige Selskaber og private Rederier har været yderst ringe, i mange Tilfælde har der slet ikke været nogen, og ingen af Skibsfartens mange Ønsker om Lempelser i de Byrder, der paahviler denne, eller Støtte fra Lovgivningens Side, er blevne opfyldte. Det eneste Lyspunkt, der kan peges paa, er, at den danske Skibsfart, trods alt, dog har fortsat sin rolige Udvikling, og at hverken Rederierne, eller en Del af det Publikum, der er interesseret i Skibsfarten, har ladet sig skræmme af de daarlige Tider, men uanfægtet ydet deres Støtte til, at det danske Flag har kunnet hævde sin smukke Stilling paa Verdenshavet, med den Fortrøstning, at det, som det gamle Ord siger, maa være rigtig galt, forinden det kan blive godt.

Om Søforsikring anfører Beretningen bl. a.:

Aaret 1903 har for den kjøbenhavnske Søforsikring været et Middelaar. Aaret har forøvrigt gjort sig bemærket ved, at Kaskoforsikringerne for Det forenede Dampskibsselskab og Det østasiatiske Kompagni paa Grund af Tilbud fra udenlandske Selskaber til Præmier, som de kjøbenhavnske Selskaber ansaa for ulukrative, er blevne tegnede i Udlandet.

Losningsforholdene i Kjøbenhavn.

Nordisk Skibsrederforening skriver i sit Cirkulære for April:

Siden vi i vort Cirkulære for Januar behandlede de høje Losningspriser i Kjøbenhavns Frihavn, har vi bragt i Erfaring, at Losningspriserne ogsaa udenfor Frihavnen er højere end i andre Havne, og at der ved Siden af de høje Priser i mange Tilfælde beregnes overdrevent meget for Ekstraarbejde, — særlig for Afmaatninger, — hvilket man tidligere har været vant til at betragte som indbefattet i Losningsprisen.

Af en Regning, som er tilstillet os for en Damper, som lossede c. 4,550 Tons Korn, Oljekager og Klid ved „Larsens Plads“, ser vi saaledes, at der, foruden en Sum af Kr. 1,30 pr. Ton for Oljekager, Kr. 1,20 for Klid og Kr. 0,50 for Korn, desuden beregnedes indtil 50 pCt af den samlede Arbejdsløn for vedkommende Rum som ekstra Betaling for Afmaatninger. Alene for Afmaatninger betalte denne Damper Kr. 926,00, og Losningsregningen kom paa henimod Kr. 5,000.00.

Som en Modsætning kan nævnes en Damper, som nylig lossede en Ladning af 4,000 Tons Korn og Klid i en tysk Havn og betalte Mk. 1,00 pr. Ton for Klid og Mk. 0,48 for Korn, heri indbefattet Arbejdsfolkernes Rejse frem og tilbage hver Dag fra nærmeste By, hvorved Prisen blev c. 5 Pf. dyrere end sædvanlig. For Afmaatninger betalte denne Damper intet, uagtet den havde 6, til Dels store, Separationer. Den hele Losningsregning kom paa Mk. 2,150.00. Vistnok var Skibets Mandskab delvis behjælpelig med Afmaatningerne, ligesom der næppe var saa mange Separationer som paa den først nævnte Damper, men selv om der tages Hensyn hertil, bliver en Sammenligning mellem de 2 Regninger daarlig for Kjøbenhavn.

Det er indlysende, at disse Kjøbenhavns høje Losningsrater i høj Grad skader ikke alene Kjøbenhavns Havn, men ogsaa Kjøbenhavns Købmænd, og det er at haabe, at Direktionen for de forskellige Pakhusforretninger vil søge at rette paa Forholdene ved at reducere deres Priser, saa at de bliver nogenlunde de samme, som man i andre Havne betaler for saadant Arbejde.

Fragtmarkedet.

Overalt udbydes der stadig megen Tonnage, og i det hele og store er der ikke megen Forandring i Fragtmarkedets Udseende fra forrige Uge. En lille Kende bedre maa dog La Plata siges at være for prompt Afskibning, ligesom der ogsaa fra Sortehavet og omliggende Distrikter har været større Begær efter Maj Tonnage, hvilket har fremkaldt en fastere Stemning, men da der ikke har været nogen Mangel paa Baade, er den indtraadte Stigning kun ringe. Med Hensyn til den tidligere omtalte tysk-hollandske Kontraktformular, da begynder efterhaanden flere Eksportører, ogsaa en Del af de betydeligste, nu at acceptere den, hvoraf Følgen er, at der skibes mere Korn, og desuden har de sidste Ugers Stilstand i Afskibningsforholdene paa Grund af Stridighederne bevirket, at der nu saa godt som ingen Tørn er i Nicolaieff og Odessa, altsaa to Faktorer, som er i Redernes Favør. En Mængde danske Dampere, som i Vintermaanederne har været Syd paa, er nu ved at komme hjem for at tage fat paa Træafskibningerne fra Østersøen, men Markedet her ligger desværre meget flovt for Tiden, og de Redere, som ikke har sikret sig

Laster forud, har meget vanskeligt ved nu at placere prompte Baade.

Det østlige Marked har haft rigeligt Tilbud af Dampere, og Raterne er overalt lavere. Fra Calcutta til udsøgt Havn er akcepteret 18/9 Dødvægt pr. Juni. Bombay har sluttet til 14/ og Kurrachee til 15/6 pr. Maj/Juni, men Begæret efter Tonnage er ringe. Rispladserne viser næsten intet Liv. For Sukker fra Java til Evropa eller U. S. pr. Juli/August er det bedst opnaelige 23/9, til hvilken Rate der med Lethed faas Baade. Kulraten fra Moji til Hongkong er nu nede paa 1,70 Dollar.

Sortehavet er lidt højere som Følge af den forøgede Efterspørgsel, og fra Odessa eller Nicolaieff kan større Baade ved Anlægning nu betinge 6/3 à 6/6 til udsøgt Havn, medens der for mindre Baade kan opnaas mindst 6 d. mere. En 3,000 Tons Damper sluttedes fra Nicolaieff til 9/ én Havn mellem Bergen og Christiania, 9/3 to Havne. Sulina betalte 7/ à 7/1½ L. H. A. R. for 5/6,000 Tons Baade og 8/ for en 3,300 Tons Baad til Belfast. Azoff er stille paa Basis af 8/9 à 9/ N. C., og fra Donauen fragtes ogsaa kun faa Baade. Sidst betalte Rater fra Donauen er 9/6 „any“, 10/ Hamburg, 10/7½ Danmark. For Erts fra Poti sluttettedes der til 9/6 Rotterdam, Antwerpen eller Dunkerque.

Middelhavet har fragtet jævnt til omtrent uforandrede Rater. Med „free despatch“ betales for Erts 5/9 Almeria Harbour/Middlesbro, 6/ Maryport, 5/9 Carthagen/Glasgow, 9/ Stettin, 6/6 Seriphos/Dunkerque, 9/ Huelva/Savannah eller Charleston, og for Fosfat betales 9/ Sfax/Ipswich. For Esparto noteres 11/ Oran eller Arzew til Aberdeen, 11/ Bougie/Firth of Forth. Fra Aleksandria sluttettedes fremdeles saa godt som intet. Bilbao stille; sidste Befragtninger var til 4/4½ Middlesbro, 4/6 Stockton, 4/7½ à 4/9 Rotterdam.

Nordamerika har kun taget faa Baade, og der er ikke mange positive Laster fremme. Kanada viser næsten intet Liv; fra St. John sluttettedes til 35/ Englands Vestkyst, 34/ Bristol Kanalen pr. Maj/Juni, og der noteres 38/9 fra Miramichi, 33/9 fra Halifax til Vestkysten, Frcs. 48 til Bordeaux og Rochefort. Kul, Korn og Fosfatfragter sluttet der saa godt som ingen af i Øjeblikket. For Petroleum i Kasser er gentaget 20½ Cents til Hongkong. Fra Golfen er pr. Netto Charter sluttet til 10/3 to Havne U. K. eller Kontinentet pr. Juni/Juli, og til 10/6 én Havn pr. September, ellers har der kun fundet nogle Tømmerbefragtninger Sted, og der betales 82/6 Pensacola/Rotterdam, 88/9 Aleksandria, 81/3 Gulfport/West Hartlepool, 101/3 god Tømmerhavn/La Plata, alt pr. Maj/Juni. For større Baade i Maanedsfragt er der noget Begær for amerikansk Regning for 6/9/12 Maaneder og længere, og Raterne varierer mellem 3/3 og 3/6 for almindelig Fart.

La Plata Markedet er, som nævnt, fastere, og Maj Dampere betinger nu 14/ à 14/6 fra Buenos Ayres, 17/ à 17/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, medens der pr. Juli/August bydes 6 d. mere. Fra Bahia Blanca sluttettedes nogle enkelte store Baade pr. Maj/Juni til 15/3 à 15/6.

Østersømarkedet er saa flovt som næsten tænkes kan, da der stadig er en i høj Grad følelig Mangel paa prompte Laster, og kommer der endelig nogle Ordre i Markedet, tages de straks bort til overordentlig lave Rater. Alle Træpladserne i Botten er jo endnu ikke tilgængelige, men saa snart dette sker, vil Forholdene forhaabentlig forbedre sig. St. Petersborg har intet at byde paa for prompt Lastning. Windau noterer Hfl. 13 pr. Tylt Kappbjælker til Terneuzen, Hfl. 13½ Ghent, Frcs. 25 pr. Favn Pulpwood Ghent, og fra Sackenhausen noteres 8/ pr. Load halvrunde Sleepers til Dordrecht, Hfl. 15/16 Kappbjælker. Riga noterer 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 18 pr. Ton Hør til Dunkerque eller Ghent, 18/ D/B. London, Hfl. 13 Kappbjælker Holland, Frcs. 27 D/B. Rouen, og der sluttettedes

en 500 Stds. Damper til 19/ D/B. $\frac{1}{3}$ Boards til Grimsby pr. f. o. w. Libau noterer for Anlægning $8\frac{1}{4}$ d. Havre-
 quarter, $7\frac{1}{6}$ Load Props til London, Hull eller Leith.
 Der er sluttet til Frcs. $26\frac{1}{2}$ Trangund/Ostende D/B.,
 Frcs. 34 Trangund og Kotka/Cherbourg D/B. $\frac{1}{2}$ Boards
 pr. 15./31. August, $23\frac{1}{6}$ D/B. Kemi/London. For Erts
 fra Luleå betales 5/ til Rotterdam eller Amsterdam pr.
 Juni.

Kulfragterne er faste til Middelhavet, svage i andre
 Retninger. Fra Firth of Forth betales sidst: $3\frac{10}{12}$,
 Ebeltøft, $4\frac{1}{12}$ Horsens, $4\frac{1}{12}$ Kiel, 4/ Riga, $3\frac{10}{12}$,
 Kronstadt. Tynen sluttede til $3\frac{1}{12}$ Kronstadt, $4\frac{1}{6}$
 Haderslev (850), 4/ Helsingør (700), $6\frac{1}{9}$ Barcelona, $6\frac{1}{3}$
 à $6\frac{1}{9}$ Genua, $7\frac{1}{3}$ Venedig, 8/ La Plata. Cardiff fragtede
 bl. a. følgende: $5\frac{1}{3}$ à $5\frac{1}{4}$ Kronstadt, $6\frac{1}{3}$ Genua, 7/
 à $7\frac{1}{3}$ Venedig, 6/ à $6\frac{1}{7}$ Aleksandria, 6/ à $6\frac{1}{3}$ Port
 Said, 9/ Colombo, $6\frac{1}{3}$ Las Palmas eller Teneriffa, $8\frac{1}{4}$ /
 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er nu indtraadt i en ret
 flov Periode omtrent overalt.

ab Danzig noteres: Bjælker til Odense 16 à 17 Pf.
 til Krik (Limfjorden) 22 à 25 Pf.

ab Stolpmünde er sluttet $5\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Havre
 til Gøteborg og noteres $4\frac{1}{2}$ Mark Sundhavn, 6/ Østkyst
 England, ligeledes pr. Ton Havre.

ab Stettin ser det ud til, at Fragterne endnu
 staar ret godt; der blev saaledes i sidste Uge sluttet
 60 Pf. pr. Sæk Rugmel til sydsjællandsk Havn.

ab Stralsund $4\frac{1}{2}$ Mark Havre, $3\frac{1}{2}$ Mark Rug
 til Danmark, Sundhavn.

ab Rostock til Gøteborg 5 Mark, Sydsverrig 4 Mark
 pr. Ton Havre, til Sundhavn 3 Mark, Danmark $3\frac{1}{2}$ Mark
 pr. Ton Rug.

ab Lübeck til Gefle, Räsbo $3\frac{1}{2}$ Mark, Åbo 4 Mark,
 Petersborg, Umeå 4 à $4\frac{1}{2}$ Mark, alt pr. Ton Salt.

ab Sydsverrig, Stettin $3\frac{1}{4}$ Mark, Hamburg 4 Mark
 pr. Ton Gadesten, til Rotterdam blev i sidste Uge sluttet
 $8\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Bloksten.

ab Klagshamn, Gøteborg 35 Øre, Westerås 75 Øre
 pr. F. Cement.

ab Helsingborg, Stettin 3 Mark, Helsingfors
 $4\frac{1}{2}$ Mark, Gefle 3 Kr. pr. Ton Lervarer.

ab Høganäs, Königsberg, Danzig $3\frac{3}{4}$ Mark, Peters-
 borg 5 Mark, Norrköping $3\frac{3}{4}$ Mark pr. Ton Lervarer.

ab Halmstad til Elben $3\frac{1}{2}$ Mark, resp. 4 Mark,
 til Lübeck 3 Mark, resp. $3\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Gadesten,
 til Struer 9 Øre, til Horsens 7 Øre, til Asaa 7 à 8 Øre,
 til Rostock $8\frac{1}{2}$ Pf. pr. Kbfd. Tømmer.

ab Lysekil, Lübeck Gadesten $3\frac{1}{2}$ Mark.

ab Kjøbenhavn 12 Øre pr. Ctnr. Solsikkekager
 til Bogense, 30 Øre pr. Tønde Kul til Saxkjøbing, 30 Pf.
 pr. Ctn. Ben til Lübeck, forøvrigt er det meget flovt og
 ikke faa fragtsøgende Skibe.

Certepartier fra Lübeck.

Vi har modtaget følgende:

Jeg beder Dem venligst optage følgende, som maaske
 kan tjene til Advarsel for mine Kolleger, saa at de
 ikke indlader sig paa noget lignende.

En svensk Galease, som tidlig paa Foraaret lastede
 Brosten i Lysekil til Lübeck, sluttede igen Retur med
 Kainit til Frederikshavn. Kaptajnen erholdt intet Certe-
 parti, før han kom til Lübeck, hvor han fik et af Hr.
 Odevahns bekendte Certepartier, som næsten ingen kan
 læse, men alt syntes forøvrigt at være i Orden.

Imidlertid var der et andet svensk Fartøj, som var
 gaaet fra Lysekil 2 Dage før det først nævnte, og som
 paa denne Maade kom en 10 à 12 Dage før til Lübeck.

Begge Skibe maatte søge Nødhavn paa Grund af
 Is, og da Isforholdene bedrede sig, fortsattes Rejsen, og
 først nævnte indkom til Lübeck med en efter Aarstiden
 nogenlunde god Rejse. Losningen og Lastningen foregik
 hurtigt. Kaptajnen tegnede rene Konnossementer og fik
 samtidig den Besked, at hvis han kunde være i Frede-
 rikshavn til om Lørdagen, skulde han faa en Gratifikation.
 Skibet indkom til Frederikshavn Lørdag Efter-
 middag, og Kaptajnen var jo af den Formening, at den
 lovede Ducør var fortjent.

Imedens Skibet var paa Rejsen, var Kanen kommen
 paa Overliggedage, og d'Hrr. Afladere i Lübeck under-
 søgte saa, om der ikke var begaaet noget fra Kaptajns
 Side, hvorfor de kunde klemme ham for Kanens Liggedags-
 penge — hvad Resultat de har fundet, kender jeg imid-
 lertid ikke. Efter at Losningen var paabegyndt, kom
 der Ordre til at tilbageholde et temmelig stort Beløb af
 Fragten, som Kaptajnen skulde betale i Liggedagspenge
 til Kanen for forsinket Rejse. Kaptajnen nedlagde Pro-
 test og forlangte Fragten deponeret, hvad den ogsaa
 hurtig blev, men lige saa hurtig blev der gjort Arrest i
 den igen. Efter endt Udlosning aflagdes Søforklaring, og
 i Følge Sørætsmedlemmernes Udtalelser stod Kaptajns
 Sag godt for at faa Pengene igen. I Følge Kaptajns
 Udtalelse erklærede Hr. Odevahn over for ham, at hvis
 de havde kunnet faa et andet Skib, saa havde han
 ingen Last faaet, og sandsynligvis heller ingen Erstat-
 ning for Misligholdelse fra d'Hrr. Afladeres Side, efter
 som Kaptajnen saa sandsynligvis intet Certeparti havde
 faaet.

At Kaptajnen vil faa sine Penge, naar Processen
 en Gang faar Ende, betvivler jeg ikke, men at han faar
 den lovede Ducør, hvis han ikke har det skriftligt, kan
 man vist sætte et stort Spørgsmaalstegn ved. Denne
 Fremgangsmaade tyder jo paa, at naar man er befragtet
 fra Lübeck, maa man tage sine Forholdsregler fra først
 af, og belave sig paa Søforklaring, da dette vist ikke
 bliver enestaaende.

Ovenstaaende offentliggøres i Følge Kaptajns Op-
 fordring.

Med Tak for Optagelsen

Chr. Petersen.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Marts Maaned 1904 an-
 meldt som forlist følgende Skibe. Sejlski be: 4 amerikanske, 1
 argentinsk, 16 britiske, 1 tysk, 6 italienske, 9 norske, 1 portu-
 gisisk, 2 russiske, 1 spansk, 3 svenske, ialt 44. Dampski be:
 1 belgisk, 9 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 2 tyske, 3 italienske,
 6 japanesiske, 1 svensk, ialt 24. Aarsagerne til Forli-
 sene var for Sejlskibene: Stranding 14, Kollision 3, Ild 1,
 sunkne 5, forladt 6, Kondemnation 9, forsvundne 6; for
 Dampskibene: Stranding 9, Kollision 4, Ild 1, sunkne 7
 Kondemnation 3.

Activa, Dpsk. af Bremen, der kom paa Grund paa Syd-
 siden af Amager, er undersøgt og befundet ubeskadiget, hvor-
 for Rejsen er fortsat til Newcastle.

Alfred, Skonnert, indkom til Nyborg d. 5. ds. med
 knækket Fokkemast. Skibet kom fra Stettin med en Ladning
 Cement.

Ekliptika, Dpsk. af Kjøbhvn., der strandede og sank
 paa Paternosterskærene og senere blev indbragt til Moss,
 indkom d. 5. ds. til Frederikshavn paa Vejen til Reparations-
 havnen Flensborg, bugseret af en Flensborger og en Pors-
 grunder Damper. Ekliptika var sprunget læk og maatte
 derfor tættes, inden Rejsen fortsattes. Skibet forlod atter
 Frederikshavn d. 6. ds.

Nordstjernen, Kvase af Frederikshavn, er d. 5. ds.
 paa Rejsen fra Marstal til Kiel strandet ved Laboe. Besæt-
 ningen reddedes i Land i Redningsbaad. Skibet er senere
 bragt flot af Dpsk. Ueberall og indbragt til Kiel.

Alma, 3m. Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Charlestown til Hamburg været i Kollision ved Cuxhaven med en Toldbarkasse og fik nogen Skade, der repareres i Hamburg.

August Leonhardt, Dpsk., kom d. 6. ds. paa Grund ved Drager. Flot med Assistance af Svitzers.

Nordby, Dpsk. af Kbhvn., er d. 4. ds. strandet paa Øen Santa Maria ved Chile. Skibet, der var ladet med Salpeter, maa betragtes som totalt forlist. Hele Besætningen er bjærged. Nordby, der tilhørte Dampskibsselskabet Norden, blev bygget i 1894 og maalte 2,476 Nt. Reg.-Tons.

Karl Olof, svensk Skonnert, er, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stockholm med gammelt Jærn, strandet paa Gotland og bliver rimeligvis Vrag. Hele Besætningen bjærgedes.

Pacific, Telegrafdpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Hjemstedet via London til Shanghai indkommet til Castle Town d. 2. ds. med en Del oven Bords Skade. Skibet har haft en meget haard Rejse.

Selma, Skonnert af Malmø, blev d. 5. ds., medens det laa til Ankers ved Kastrup, paasejlet af en stor trælattet Damper kommende fra Østersøen. Selma fik Boven knust og betydelig oven Bords Skade. Damperen fortsatte Rejsen.

Æolus, Skonnert af Stavanger, kom d. 8. paa Rejsen til Stege med Kul paa Grund paa Sjællands Rev. Med Assistance af „Hertha“ blev Skibet bragt flot og ind til Korsør.

Ophelia, Dpsk. af Kbhvn., ankom d. 8. ds. til Nyborg fra Sortehavet med en Læk i Forskibet. Skibet har været paa Grund udfor Slipshavn.

Carrie, Dpsk. af West Hartlepool, kom ballastet fra Østersøen d. 9. ds. i Taage i Drogden i Kollision med Dpsk. „Loire Inferieure“ af London, paa Rejse fra Bjørneborg til Kingstown med Trælast. „Loire Inferieure“ led betydelig Skade og bragtes af Carrie til Middelgrunden, hvor den sank paa 20 Fod Vand. Svitzers Helsingør assisterer med Tætning, og Carrie, der ogsaa led en Del Skade, ligger i Flydedokken og reparerer.

Johanne, Skonnert af Drager, har været paa Grund paa Ravnegrunden. Flot uden Assistance.

Nora, Dpsk. af Frederiksstad, er d. 8. ds., paa Rejsen fra Riga til Grimsby med Trælast, grundstødt i Taage $\frac{1}{2}$, Mil Syd for Svaneke.

Garibaldi, norsk Slup, er strandet i Vigsebøgen og er Vrag. Besætningen, 3 Mand, forsøgte at naa Land i egen Jolle, men denne kæntrade, og alle om Bord værende druknede.

Horsens, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Gjedser været i Kollision med en Galease og fik en Del oven Bords Skade, der er repareret her.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 1. Eksamenstermin i 1904 har Skolen indstillet: til den almindelige Styrmandseksamen 9 Elever, til 2den Afdeling 6 i Navigation, 6 i Søret og Handelsvidenskab, 5 i Geografi og Vejrlære og 2 i Engelsk; til Fiskeskipperprøven 5 Elever og til Sætteskipperprøven 2 Elever. Alle indstillede Elever bestod.

De tyske Dagpostdampere „Prins Adalbert“, „Prins Sigismund“ og „Prins Waldemar“, som løber paa Ruten Kiel-Korsør, er blevne forsynede med Apparater til traadløs Telegrafering, som staa til Passagerernes Afbenyttelse under hele Rejsen; de Landstationer, der korresponderer med Skibene er Bulk ved Indløbet til Kieler Fjord og Marienbuchte paa Øen Eemern. For at tilfredsstille et af Passagererne ofte udtalt Ønske, er der nu truffet den Overenskomst med Postvæsenet, at de om Bord afsendte Telegrammer betales af dette, naar Afsenderens Navn opgives. Som bekendt indkasseres Betalinger for Semafor Telegrammer hos Modtageren, hvorved der ofte opstaa Vanskeligheder; den ny Indretning paa Dagfarten Kiel-Korsør er derfor en stor Behagelighed for de Paagældende.

(Hamb. Børsenh.)

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 2den Trækning finder Sted Onsdag d. 18. og Torsdag 19. Maj. I Henhold til Planen vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 118,000 Lodder blive fordelt et Antal af ialt 75,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig omtrent to Tredjedele af samtlige Lodder faar Gevinster i Seriens Løb. Paa en og samme Lodsedel kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Angaaende Gevinstfordelingen til 2. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. Ifølge Planens § 6 kan Gevinsterne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Nybygninger, Køb og Salg.

Lørdag den 7. Maj blev fra Flensborg Skibsværft en Damper sat i Vandet; Skibet, der er den anden Damper, der er under Bygning til Rederiet A. Kirsten i Hamburg, fik Navnet „Valeria“. Hoveddimensionerne er: Største Længde 237' 0", største Bredder 33' 2", Dybde (moulded) 17' 6 $\frac{1}{4}$ ". Lasteævne c. 1500 Tons.

Den 10. ds. ankom hertil det af Det forenede Dampskibsselskab ny indkøbte, hurtigsejlende Skruedampskib „Tjaldur“, Kaptajn M. Koefoed.

Skibet, der er 703 Reg.-Tons er bestemt til Farten paa Færøerne og yderst komfortabelt indrettet for første Klasses Passagerer. Det vil afgaa herfra første Gang den 1ste Juni.

Skibet er omtrent nyt og gør over 12 Knobs Fart. Forinden Afgang herfra vil Skibet blive yderligere forsynet med Apterung til 20 anden Klasses Passagerer.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung. Uniformer, Livreer og Civilklædninger. Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 10. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 6. Maj. — Alabama, Getsche, afg. fra Newport News 7. Maj hertil. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Boston 3. Maj hertil. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersburg 6. Maj. — Anglo Dane, Wiberg, ank. her 8. Maj fra Antwerpen; afg. forv. 11. Maj til Riga. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Bristol 9. Maj. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. fra Antwerpen 8. Maj direkte til St. Petersburg. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 21. April til New York. — Arno, Müller, afgik fra Cadiz 9. Maj til Lissabon. — Axelhuus, Skow, afg. forv. 11. Maj til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Stockholm 8. Maj hertil. — Beira, Lunge, ank. til Marseille 8. Maj. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Messina 7. Maj. — Christian IX., Kolster, afgik fra London 8. Maj hertil. — Dagmar, Larsen, afgik fra Riga 9. Maj hertil. — Douro, Mortensen, afg. fra Funchal 6. Maj til Oporto. — Florida, Ørum, afg. fra Funchal 6. Maj til Oporto. — Frederik, Thomsen, afg. fra Pillau 7. Maj til Hull. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 9. Maj. — Georgios I., Sørensen, afgik fra Grimsby 8. Maj til Riga. — Hekla, Hempel, afg. fra New York 7. Maj hertil. — Hellig Olav, Holst, ankom her 8. Maj. — Island, Holm, ank. til Christiania 10. Maj. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Genua 3. Maj. — Jolantha, Christiansen, afg. fra Riga 9. Maj til Antwerpen. — Kasan, Hansen, passerede Holtenau 9. Maj fra Libau til

London. — Kentucky, Staal, afg. forv. herfra 11. Maj til Filadelfia. — Kiew, Frissenette, ankom her 9. Maj fra Königsberg; afg. forv. til London 12. Maj. — Kursk, Gommesen, ankom til London 9. Maj. — Leopold II, Meyer, ank. her 8. Maj fra Messina; afg. forv. 10. Maj til St. Petersburg. — Louise, Kruse, ank. til Reval 6. Maj. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 7. Maj til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom her 7. Maj fra Boston. — Morse, Jacobsen, ankom her 8. Maj fra Reval; afg. forv. 10. Maj til Stettin. — Moskov, Meldahl, afg. herfra 7. Maj til St. Petersburg. — Nicolaj I, Lissner, afg. fra Christiania 22. April til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 8. Maj. — Nordjylland, Kragh, afg. fra Dunkerque 9. Maj til Havre. — Norge, Gundel, passerede Dunnethead 1. Maj til New York. — O. B. Suhr, Wiencke, pass. Hanstholm 9. Maj hertil. — Omsk, Jonsen, afg. herfra 7. Maj til St. Petersburg. — Perm, Christensen, ank. til Hull 9. Maj. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 8. Maj direkte til Hull. — Rita, Schibbye, afgik fra Trondhjem 6. Maj direkte hertil. Riberhuus, Rørbye, afg. herfra 8. Maj via Leith til Færøerne. — Seine, Dampt, ankom til Stettin 7. Maj; afg. forv. 10. Maj til St. Petersburg. — Texas, Andersen, ankom til New Orleans 3. Maj. — Thyra, Fischer, ankom til Libau 7. Maj. — Tiber, Bech, afg. fra St. Petersburg 6. Maj til Memel. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 6. Maj til New York. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Hull 8. Maj hertil. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 9. Maj. — Viking, Rasmussen, afg. herfra 6. Maj til St. Petersburg. — Annie ank. her 8. Maj fra Gøteborg; afg. forv. 10. Maj til Königsberg. — Bergensen ank. til Riga 10. Maj. — Brage ankom til Gede 7. Maj. — Ellen ankom her 8. Maj fra Østverrig; afg. forv. 11. Maj til Danzig. — Klar afgik fra Bergen 9. Maj til Trondhjem. — Marie ankom til Swansea 9. Maj. — R. F. Berg ankom til Sundsvall 9. Maj. — Skjalm Hvide ankom her 10. Maj fra Vestnorge. — Vadsø ank. her 8. Maj fra Swansea; afg. forv. 11. Maj til Stettin.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Riga 4. Maj. — Frode, Tofte, ankom til Helsingfors 10. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 10. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Rosario 4. Maj. — Erik II, Schmidt, afg. fra Rosario 27. April. — Knud II, Hansen, ank. til Rosario 12. April. — Danmark, Kraemer, ank. til Tampico 5. Maj. — Ragnar, Holst, afg. fra Riga 3. Maj. — Magnus, Mahncke, afg. fra Aarhus 10. Maj. — Olaf, Petersen, afg. fra Rosario 17. April. — Svend II, Riber, er ankommet til Riga. — Harald, Meyer, afgik fra Rosario 27. April.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Riga 7. Maj, best. til Montrose. — Ansgar, Predbjørn, ankom til London 9. Maj. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 5. Maj. — Hamlet, Schjødt, ankom til Kronstadt 7. Maj. — Helge, Olsen, ankom til Kronstadt 5. Maj. — Rolf, Olsen, ank. til Riga 3. Maj. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Swinemünde 9. Maj.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Riga 7. Maj. — Vagn, Jørgensen, afgik fra Sunderland 5. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Bona 28. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Messina 4. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Cardiff 5. Maj, best. til Kronstadt. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afgik fra Newcastle 5. Maj, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Swansea 30. April, bestemt til St. Petersburg. — Russ. Rasmussen, ank. til Venia 1. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kronstadt 8. Maj.

Heimdal. Aine, Rathje, afgik fra Huelva 8. Maj. — Kamma, Løffer, ank. til Oran 8. Maj. — Helga, Christensen, afg. fra Blyth 7. Maj. — Martha, Olsen, ankom til Ayr 4. Maj. — Elna, Leth, afg. fra Trangsund 10. Maj. — Therese, Pedersen, afg. fra Burntisland 7. Maj.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Wilhelmsen, afg. fra Stettin 11. Maj. — Kronborg, Jeppesen, passerede Portland 6. Maj. — Dana, Svane, afgik fra Vlaardingen 5. Maj. — Ophelia, Lambertsen, ankom til Nyborg 7. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Hamburg 8. Maj, best. til Liverpool. — Nancy, Nielsen, afg. fra Grangemouth 4. Maj, ank. til Aarhus 7. Maj. — Nautik, Nielsen, afg. fra Bremen 6. Maj, best. til Reval. — Nordsøen, Gram, afgik fra Windau 7. Maj, best. til Ghent. — Nexos, Basse, afgik fra Reval 7. Maj, ank. til Åbo 7. Maj. — Nora, Jørgensen, afgik fra Riga 6. Maj, best. til Nantes. — Napoli, Christensen, afgik fra Methil 3. Maj, ankom til Karrebæksminde 7. Maj. — Neptun, Knudsen, afgik fra Methil 4. Maj, ankom til Bremerhafen 6. Maj. — Norma, Nielsen, afg. fra Glasgow 4. Maj, ank. til Grimsby 9. Maj. — Alfa, Hansen, afgik fra Bridport 4. Maj, ank. til Blyth 7. Maj. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Ghent 4. Maj, best. til Jacobstad.

Jylland. Ester, Sørensen, afg. 6. Maj fra Riga til London. — Ingrid, Meinertz, ankom til Rouen 4. Maj.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Aarhus 10. Maj. — England, Andresen, afgik fra Methil 5. Maj, best. til Rostock. — Holland, Lund, ankom til Riga 6. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Odense 10. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Hull 9. Maj. — Mars, Rasmussen, afgik fra Warkworth 10. Maj, bestemt til Hobro. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Grimsby 9. Maj, bestemt til Aarhus.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Aarhus 9. Maj, ankom til Helsingør 10. Maj. — Russia, Jespersen, afg. fra Burntisland 5. Maj, bestemt til Swinemünde. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Sunderland 4. Maj, ankom til Stettin 8. Maj. — Normannia, Erichsen, afg. fra Helsingør 4. Maj, ank. til Sunderland 8. Maj.

Østersøen. Gratia, Andersen, afg. fra Lübeck 30. April, ank. til Riga 3. Maj.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Frederikshavn 2. Maj, ankom til West Hartlepool 5. Maj. — Gallia, Nielser, afg. fra Riga 28. April, ank. til Antwerpen 4. Maj. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Newcastle 4. Maj, ankom til Aalborg 7. Maj.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 6. Maj, ank. til Hamburg 9. Maj. — Granaria, Jørgensen, afg. fra Nørre Sundby 7. Maj, ank. til Helsingør 8. Maj. — Caribonia, Winckler, afg. fra Lübeck 7. Maj, ank. til Kbhvn. 8. Maj. — Estonia, Nielsen-Fisker, afg. fra Riga 5. Maj, best. til Dordrecht.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Blyth 10. Maj. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Colastine 29. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til Ekenes 1. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Tyne 6. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Jacobstad 8. Maj. — Jømsborg, Kühl, ank. til Blyth 10. Maj. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Ardrossan 29. April, best. til St. Johns. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 11. Maj. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Penarth 30. April, bestemt til Kronstadt. — Søborg, Fischer, ank. til Glasgow 29. April. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 10. Maj, best. til Sunderland. — Stjerneborg, Hansen, ankom til Algier 8. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afgik fra Swinemünde 8. Maj, best. til Hernøsand. — Klampenborg, Matzen, ankom til Sunderland 7. Maj. — Marselisborg, Matthiesen, afg. fra Cardiff 6. Maj, best. til St. John. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Newcastle 6. Maj, best. til Kronstadt. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Kjøbenhavn 6. Maj, best. til Neder Calix. — Tuborg, Agerlin, ank. til Methil 9. Maj. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Kronstadt 6. Maj. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Windau.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Kronstadt 7. Maj. — Kallundborg, Lund, ankom til Ghent 7. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Jensen, ankom til Ghent 7. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kbhvn. 7. Maj. — Agnete, Sørensen, afgik fra Kiel 7. Maj, best. til Methil. — Alice, Hansen, ankom til Frederikshavn 9. Maj. — Ajax, Brorsen, ank. til Sunderland 9. Maj. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Grangemouth 8. Maj. — Nauta, Madsen, afgik fra Blyth 9. Maj, best. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Suez 4. Maj. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Kbhvn. 10. Maj. — Siam, Jensen, ankom til Antwerpen 19. April. — Ragnhild, Pedersen, ank. til Bunbury 25. April.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afg. fra Antwerpen 8. Maj, best. til La Pallice. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 6. Maj, best. til Havre. — Danmark, Kraemer, afg. fra Tampico 8. Maj, best. til New Orleans.

Ærs. Erindring, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 8. Maj.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Kronstadt 7. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Bordeaux 7. Maj. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Kronstadt 9. Maj. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Kronstadt 8. Maj. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Almeria 10. Maj. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Reval 7. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Leith 24. April. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Methil 4. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Aarhus 5. Maj. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Kronstadt 9. Maj.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Kronstadt 10. Maj. — London, Bom, ankom til Kronstadt 7. Maj. — Paris, Krogh, afgik fra Swinemünde 9. Maj, best. til Monås.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Kronstadt 10. Maj. — Wien, Brink, ankom til Kronstadt 9. Maj.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Helsingør 4. Maj. — Clara, Jensen, ank. til Svendborg 9. Maj. — Kai, Hintze, ankom til Kbhvn. 6. Maj.

Æglr. Svend. Bønnelycke, afgik fra Libau 5. Maj, best. til Leith. — Erik, Steen, ankom til Boston 6. Maj. — Axel, Damm, ank. til Hudiksvall 7. Maj.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Frederikshavn 6. Maj.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Sophie, Svarrer, ankom til Falmouth 2. Maj fra St. Croix, afgik derfra 6. Maj til Kjøbenhavn. — Hans, Jensen, ankom til Falmouth 2. Maj fra La Plata, afgik derfra 4. Maj til Dublin. — Ameta, Nielsen, ankom til Falmouth 3. Maj fra La Plata, afgik fra Falmouth 7. Maj til Bridgewater. — Sixtus, Eriksen, præjet 28. Marts paa 10° S. 35° V. fra Antwerpen til San Francisco. — Bertha, Nørholm, ankom til Rio Grande 28. April fra Torravieja. — Cito, Christensen, ankom til Mariager 5. Maj fra Esbjerg. — Havila, Clausen, afgik fra Geelong 6. Maj til Falmouth. — Tercera, Pedersen, ank. til Liverpool 3. Maj fra Tahiti. — Mary Jose, Brinck, ankom til Bombay 6. Maj fra Port Natal. — Casima, Sonnicksen, ankom til Pasages 8. Maj fra Sydhavet.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, ankom 8. April til Bremen fra Kuba.

Rønne. Rolf, Møller, ankom til Kjøbenhavn 3. Maj. — Herman Olsen, Hermansen, ankom til Karlshavn 3. Maj. — Hermod, Grønvald, ankom til Rendsborg 5. Maj. — Clara Marie, Koføed, ankom til Kjøbenhavn 7. Maj. — Zephyr, Jensen, ankom til Riga 6. Maj. — Rolf, Møller, ankom til Oscarshavn 7. Maj. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 7. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Oskarshavn 8. Maj.

Svendborg. Helge, Nielsen, ank. til Norrkøping 3. Maj. — Galathea, Bom, ank. til Reval 30. April. — Christian, Jørgensen, ankom til Faxe 2. Maj. — Noah, Poulsen, ank. til Faversham 2. Maj. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Swinemünde 3. Maj. — Alma, Hansen, ank. til Hamburg 2. Maj. — Haabet, Andreasen, ankom til Kjøbenhavn 3. Maj. — Minerva, Fuglsang, ankom til Frederiksstad 3. Maj. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Norrkøping 30. April. — Heimdahl, Rasmussen, ankom til Fowey 3. Maj. — Freir, Hansen, ank. til Pillau 4. Maj. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Åbo 4. Maj. — Standard, Rasmussen, ankom til Kotka 4. Maj. — Martin, Rasmussen, ankom til Rotterdam 5. Maj. — Union, Rasmussen, ank. til Limhamn 5. Maj. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Assens 5. Maj. — H. J. Jensen, Larsen, ank. til Hasle 5. Maj. — Immanuel, Jensen, ankom til Libau 4. Maj. — Capella, Hansen, ankom til Lovisa 6. Maj. — Vega, Rasmussen, ankom til Sundsvall 6. Maj. — Fanny, Hansen, ankom til Nexø 6. Maj. — Vesta, Poulsen, ank. til London 6. Maj. — Elise, Andreasen, ankom til Carlskrona 6. Maj. — Valkyrien, Hansen, ankom til Nieuport 6. Maj. — Ariel, Nielsen, ank. til Middlesbrough 6. Maj. — Erik, Hoffmann, ank. til Boston 7. Maj. — Vera, Jensen, ankom til St. Ybes 6. Maj.

Ærø. Lorenz, Levinsen, afgik 3. Maj fra Kjøbenhavn til Sundsvall. — Dannebrog, Folmer, ankom 4. Maj til Råfse. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 4. Maj til Havre. — Bølgen, Friis, ankom 5. Maj til Aalborg. — Dronning Louise, Christensen, ankom 4. Maj til Claire Castle. — Hermod, Dreimann, ankom 3. Maj til Gefle. — Kvik, Philipsen, ank. 2. Maj til Kjøbenhavn fra Greifewald. — Familien, Mortensen, ankom 2. Maj til Kjøbenhavn. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 2. Maj til Wismar. — Niels, Jensen, ankom 3. Maj til Gefle. — Immanuel, Schmidt, ankom 3. Maj til Harnäs. — Olga, Jørgensen, sejlfærdig 30. April i Yarmouth, bestemt til Middlesborough. — Magda, Hansen, ankom 2. Maj til Larvik. — Anna, Hansen, ankom 3. Maj til Swinemünde. — Ansgar, passerede 30. April Prawl Point for vestg. — Vera, Hansen, ankom 6. Maj til Rønne. — Fredensborg, Kisby, passerede 28. April St. Nazaire paa Rejse til Barbados. — Zephyr, Hansen, forv. 15. April sejlf. i St. Annie (Guadeloupe), best. til Nantes. — Anne Maries Minde, Rasmussen, ank. 4. Maj til Kbhvn. fra Hesnæs. — Anne, Frederiksen, ank. 6. Maj til Cardiff Red. — Atlantic, Rasmussen, ank. 6. Maj til Tanger fra Ferdinanda. — Skirner, Rasmussen, ankom 5. Maj til Præstø. — Olga, Jørgensen, ank. 5. Maj til Middlesborough. — Theodor, Andersen, afgik 4. Maj fra Kjøbenhavn til Marstal. — Hansigne, Clausen, sejlfærdig 1. Maj i Cadix, bestemt til Rio Grande. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 5. Maj til Wilhelmshafen. — Juliane, passerede 4. Maj Dungeness for vestg. — Thekla, Fabricius, ankom 6. Maj til Leith. — Mercur, Friis, ankom 5. Maj til Boness. — Thyra, Rasmussen, passerede 6. Maj Beachy Head paa Rejse til Hamburg. — Klara, passerede 4. Maj Wolmer. — Agnes, Christensen, ankom 6. Maj til Boness. — Rise, Petersen, ank. 6. Maj til Montevideo. — Hildur, Andersen, ankom 6. Maj til Stockholm. — Gloria, Fabricius, ank. 7. Maj til Randers. — Maren, Albertsen, ank. 9. Maj til Kilrush Red. — Karen,

Bager, ankom 9. Maj til Bridgeness Red. — Agent Petersen, Frederiksen, forventedes den 19. April sejlfærdig i Sanet Francois (Guadeloupe) til Bordeaux. — Amor, Hansen, afgik 8. Maj fra Kjøbenhavn til Limhamn. — Ane Maries Minde, Hansen, afgik 8. Maj fra Kjøbenhavn til Nykøbing F. — Caroline, Albertsen, ankom 8. Maj fra Kjøbenhavn til Stralsund. — H. C. Christensen, Boye, er den 8. Maj udklareret fra Bordeaux til Guadeloupe. — Valkyrien, Friis, er ankommen til Para (Bracilien). — Juliane, Petersen, afgik 5. Maj fra Kjøbenhavn til Faxe. — Forældres Minde, Lauritzen, afgik 6. Maj fra Kjøbenhavn til Allinge. — Alf, Hansen, afgik 5. Maj fra Kjøbenhavn til Memel. — Nansen, Petersen, afgik 7. Maj fra Falmouth til Hamburg. — Hekla, Jørgensen, ankom 9. Maj til Charlestown (Cornwall). — Rolf, Christensen, passerede 9. Maj St. Cathrine, bestemt til Hamburg. — Salvador, Fabricius, ank. 9. Maj til Newcastle. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 7. Maj til Themsen. — Johanne, Østermann, var 3. Maj sejlfærdig i Cadix, bestemt til Bay Roberts (New Foundland.)

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Åland og Åbo Distrikter. Et nyt Løb, med 10 Fod Vand, er afmærket fra Bomarsund, forbi Wårdö, Grundunda, Kumlinge, Svinö, Houtskär, Korpo og Nagus til Rimto. 60° 14' N. Br. 20° 14' Ø. Lgd. til 60° 18' N. Br. 22° 0' Ø. Lgd.

Finske Bugt. Helsingfors. Fyrskibet „Åransgrund“. Fyrskibet „Åransgrund“ giver Taagesignal med Sirene, Et-Stød af 7 S. Varighed hver 67 Sekunder.

Wiborg Distrikt. Lasterörn. Stagen med Kost ved 6 Fods Grunden Lasterörn er inddragen. 60° 21' 36" N. Br. 26° 14' 57" Ø. Lgd.

Kuorsalo Lodsplads. N. for 18 Fods Grunden Muraluoto er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med nedadvendt Kost. 60° 26' 34" N. Br. 27° 28' 8" Ø. Lgd. N. for 10 Fods Grunden Saarinen, 2/4 Kml. V. for Hovors Baake, er i 35 Fod Vand udsat en hvid Stage med nedadvendt Kost. 60° 23' 44" N. Br. 27° 37' 48" Ø. Lgd. Vageren S. for Grunden er inddragen.

Tyskland. Memel. Memel Zeegat er afmærket med en rød og sort Baaketønde „Memel“ med Ballon som Anduvningstønde, fire røde Spirtønder A B C og D med røde Flag om Styrbord, og tre sorte Spidstønder 1 2 og 3 om Bagbord.

Oder Bank. Til Brug ved Opmaalning udlægges flere røde Spirtønder paa Oder Bank.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Fyrskibet „Fladen“. Taagesignalet paa Fyrskibet „Fladen“ er atter i Orden.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Grandeviken, N. for Beian. Haafua. Paa Haafua er der kun 15 Fod Vand, Springtids-Lavvande. 63° 41' 48" N. Br. 9° 30' 45" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra 15de Juni til 31te August 1904 afholdes Sømineøvelser ved Cuxhaven, mellem Tønde Nr. 14 og 17, uden for Farvandet. Pladsen er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og spærret for al Sejlsads.

Fra 5te Juni til 31te August afholdes Sømineøvelser ved Kugelbake. Det er forbudt at ankre mellem Torpedobatteriet og Land.

Anvisninger skal ubetinget følges.

Aussen Jade. I Aussen Jade er den grønne Telegraf-tønde, som laa paa 53° 50' 9" N. Br. 8° 2' 27" Ø. Lgd., atter inddragen.

Jade. Fra 1ste Juni til Begyndelsen af September 1904 afholdes Sømineøvelser i Jade mellem Tønde V og Y i V-lig Retning; mod Ø. er Pladsen afmærket med to gule Tønder med rødt Flag. Anvisninger skal ubetinget følges.

Holland. Zuiderzee. Oude Vlie. Paa V.-Kant af Oude Vlie, mellem Stumptønde Nr. 8 og 9, er udlagt Skiver og tæt ved dem en rød og sort tærnet Stumptønde. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag. 53° 5' 38" N. Br. 5° 10' 31" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. I Vlie eller Monnikensloot er den mindste Dybde midt i Farvandet 12 Fod og findes omtrent midt imellem Stumptønderne Nr. 1 og 2 med afkortet Kegle.

Texelstroom. Paa Vogelsand V. for Spidstønde Nr. 6

er udlagt Skiver. I Texelstroom er udlagt en Flaade og tæt ved den en rød og sort tærnet Stumpstønde. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag. 53° 2' 56" N. Br. 4° 58' 54" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Afrika. River Gambia. I Indløbet til River Gambia ligger Middle røde Spidstønde nu 6 Kml. N. 22° V. fra Cape St. Mary. Inner hvide Spidstønde ligger 5,1 Kml. N. 72° Ø. fra Cape St. Mary

Cape St. Mary: 13° 29' N. Br. 16° 40' V. Lgd.

Sierra Leone River. Der er foretaget Eitersøgning over 16 Kvadrat-Kvartmil efter den 4 1/4 Fv. Grund, der er rapporteret at skulle ligge 11 Kml. N. 55° V. fra Sierra Leone Fyr og overet med Leicester Peak, hvorved den mindste fundne Dybde har været 5 1/4 Fv. Grunden er derfor indtaget af Kortene. 8° 36' N. Br. 13° 26' V. Lgd.

Guinea Bugt. Brass River. En Barre med 12 Fod Vand, Lavvande. strækker sig nu tværs over Brass River fra Western Spit til Shore Spit. 4° 14' N. Br. 6° 14' Ø. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchman Bay. Eastern Bay. Stedet, hvor der midt i Løbet i Eastern Bay 1/2 Kml. N. 53° Ø. fra Hadleys Point skulde være 4 1/2 Fv., er eftersøgt. Der er 6 à 7 Fv. paa Stedet og i Nærheden, hvorfor Grunden er udtaget af Kortene.

Massachusetts. Boston Harbor. Main Channel. Vraget af den i Main Channel sunkne Uddybningsmaskine er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Rhode Island. Sakonnet River. Fogland Point. Fogland Point røde Spirtønde Nr. 6. 1/6 Kml. SV. for Almy Rock, er ombyttet med en rød Klokkestønde.

New York. Long Island Sound V.-Ende. Manhasset Harbor. En sort Spirtønde Nr. 4 er i 25 Fod Vand udlagt ved Klippen ud for Hewletts Point, fra Execution Rocks Fyr i S. 21° V. og fra Sands Point Fyr i S. 39° V.

East River. Blackwells Island Reef. To røde, faste Fyr, lodret for hinanden, er tændt paa S.-Enden af Blackwells Island Reef omtrent midt i Forlængelsen af East Forty Second Street, New York. Flammens Højde: 18 og 24 Fod. Sort Jernpæl. 40° 44' 47" N. Br. 73° 57' 54" V. Lgd.

Chesapeake Bay. Main Ship Channel. Middle Ground North End. Middle Ground North End Tønde Nr. 8 er flyttet og ligger nu i 38 Fod Vand, 3/8 Kml. S. 80° V. fra S.-Enden af 4 Fv. Grunden, fra Back River Fyr i N. 59° Ø., og fra York Spit Fyr i S. 55° Ø.

Virginia. Norfolk. Naval Hospital. Det røde, faste Fyr paa Naval Hospital Wharf Elizabeth River S.-Side, lige over for Norfolk, er permanent slukket.

North Carolina. Pamlico Sound. Bluff Shoal. Bluff Shoal sort og hvid lodret stribede Stumpstønde er inddragen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Hillsboro Bay. Alafia River. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en sort Baake, der staar i 4 Fod Vand paa NV.-Siden af det S.-lige Indløb til Alafia River. Flammens Højde: 20 Fod. 27° 50' 11" N. Br. 82° 24' 31" V. Lgd.

Mississippi. Horn Island Ankerplads. En rød og sort vandret stribet Spidstønde er udlagt tæt Ø. t. N. for noget Vragods paa Horn Island Ankerplads, fra Horn Island Fyr i N. 79° V. og fra Round Island Fyr i S. 1° Ø.

Texas. Galveston. Heald Bank S. En lille Plade med 7 Fv. ligger i 10 à 13 Fv. Vand c. 12 Kml. S. for Heald Bank Lystønde. 28° 54' 30" N. Br. 94° 12' 0" V. Lgd.

Cuba N.-Kyst. Paradon Grande Cay. Vraget af et Sejlskib uden Master ligger tæt paa Revene Ø. for Paredon Grande Fyr. 22° 24' 0" N. Br. 77° 58' 30" V. Lgd.

Haiti. Porte au Prince. En rød Spidstønde, mærket C T, ligger i 7 1/4 Fv. Vand, c. 1 Kml. S. 58° V. fra Fort Islet Fyr.

Haiti S.-Kyst. Aux Cayes. Vraget af en Skonnert ligger sunket i Aux Cayes Havn, fra Tourterelle Batteri i S. 11° V. og fra Compagnie Island i S. 47° V. Toppen af Masten er netop under Vandet.

Yucatan. Ved Campeche Bank er fundet følgende Dybder: 52 Fv. paa 23° 45' N. Br. 87° 40' V. Lgd., 58 Fv. paa 23° 49' N. Br. 87° 47' V. Lgd., 41 Fv. paa 23° 54' N. Br. 87° 54' V. Lgd., og 60 Fv. uden Bund paa 23° 58' N. Br. 88° 1' V. Lgd. Herefter er Grunden enten tiltagen N. efter eller den er fejlt aflagt i Kortene.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Magellan Stræde. Cape Orange. Den hvide, pyramideformede Baake med to Kurve paa Cape Orange ved det Ø.-lige Indløb til First Narrows i Magellan Stræde er ødelagt. 52° 28' S. Br. 69° 22' V. Lgd.

Coquimbo Bay. Vraget af Bark „Champion“ er sunken i Coquimbo Bay 3 1/2 Kbl. S. 47° Ø. fra Toppen af Outer Pajaros Island og fra NV.-Enden af Pilcachos Rocks i N. 42° Ø. 29° 55' S. Br. 71° 21' V. Lgd. Hulken „Liffey“ er flyttet og ligger nu 1 1/4 Kbl. S. 49° Ø. fra Fyret paa Landings-Pieren.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Cap Couronne. Cap Couronne Fyr er nu slukket og et midlertidigt rødt, fast Fyr er tændt paa Fyrtaarnets Galleri. Lysævnene: 4,5 Kml.

Italien. Civitavecchia. Paa hver Side af Løbet, der fører til Civitavecchia Havn, er nu udsat tre røde Stager.

Rusland. Sorte Hav. Skadovsk. I Djaruigat Bugt ved Skadovsk Havn er tændt et hvidt, fast Fyr 5 1/4 Kml. S. 79° Ø. fra Kirken i Landsbyen Krasnoe. Det lyser fra N. 27 1/2° Ø. gennem Ø. og S. til S. 27 1/2° V. Flammens Højde: 30 Fod. Holdt overet med et rødt, fast Fyr paa Havnemolen i N. 63° V. leder det til Havnen.

Algier. Chélif Munding. Ved Mundingen af Chélif strækker Grunden, som falder tør, sig nu 1/2 Kml. ud. 1 Kbl. længere ude er der 10 à 12 Fod Vand, hvor Kortet viser 3 à 4 Fv., paa 36° 2' 30" N. Br. 0° 8' 37" Ø. Lgd.

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

Ceylon V.-Kyst. Kodramalai Point. Et Taarn er opført paa det højeste Punkt af Kodromalai Point, 18 Kbl. S. 17° Ø. fra det yderste af Pynten. Taarnet er vanskeligt at skelne, naar Solen ikke skinner paa det. 8° 30' N. Br. 79° 51' Ø. Lgd.

En Baake er opført i 3 1/2 Fv. paa Charval Bank, 11,2 Kml. N. 35° V. fra Taarnet paa Kodramalai Point. 8° 39' 30" N. Br. 79° 45' 20" Ø. Lgd.

En Pyramide, kaldet Pallura, staar paa N.-Pynten af Kalar, 10 Kml. N. 24° Ø. fra Taarnet paa Kodramalai Point og fra Baaken paa Charval Bank i S. 89° Ø. 8° 39' 20" N. Br. 79° 56' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sunda Stræde. Winsor Rock. Et Vrag med én Mast over Vandet ligger sunket paa Winsor Rock. 5° 53' S. Br. 105° 54' Ø. Lgd.

Golfe du Tonkin. Kao Tao Shan Øer. Paa Grunden med 14 Fod, der ligger 3/4 Kml. S. 74° V. fra den V.-lige Pynt paa Øen Sha Pak Wan, er fundet en Spids med kun 3 Fod Vand.

Japan. Kiusiu V.-Kyst. Nagasaki. Osone. En rød og sort vandret stribet Spidstønde med Ballon er i 6 1/4 Fv. Vand udlagt ved Osone Reef, fra Kageno Fyr i N. 70° Ø., fra Jo Jima Fyr i S. 88° Ø. og fra Nezumi Shima SV.-Spids i S. 33° Ø.

Yokohama og Kobe. Yokohama røde, faste Pælefyr er permanent slukket. 35° 27' N. Br. 139° 39' Ø. Lgd. Kobe grønne, faste Pælefyr er permanent slukket. 34° 41' N. Br. 135° 11' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Britisk Ostindien er erklæret for smittet af Pest.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 12. Maj 1904. — Højesteretsdom. — Vægtgarantien i Østersøhavnene. — Revision af Lovene om Styrmandseksamen og Sønering. — Ingeniør Vogts Pendulpropeller. — Handelsberetningen for Aaret 1903. — Losningsforholdene i Kjøbenhavn. — Fragtmarkedet. — Certepartier fra Lübeck. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel
 for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent
 Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Gamla Varfvet. J. E. Hübé, Göteborg

åtager sig reparationer och omkoppring af fartyg till här
 gällande billigaste priser.
 Spiror och bjelkar på lager.
 Telegramadress: „Gamla Varfvet“. Rikstelefon 6016

Skibe til Salg.

En Skonnert 110 Tons d. w. 15,000 Kr. (1 Aar)
 En Skonnert 85 Tons d. w. 5,000 Kr.
 En Skonnert 75 Tons d. w. 10,000 Kr. (4 Aar)
 En Galease 60 Tons d. w. 2,500 Kr.
 En Galease 50 Tons d. w. 1,700 Kr.

Nærmere meddeler

Aage Bruhn

Havnegade 47 A. København K.

Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Christiania
 Torsdag den 30. Juni førstkommande.
 Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert
 enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

Nat-Skydeøvelser.

Saltholmsflakket. Sundet.

EFTER Mørkets Frembrud i Dagene fra 18de til
 22de og fra 24de til 26de Maj d. A. vil der, naar
 Forholdene tillade det, blive afholdt Skydeøvelser
 paa Flakket Nord for Saltholm. Skydningen vil
 foregaa i sydlig Retning paa den Del af Flakket,
 hvor Dybden er under 3 Favne og fra Skibe eller
 Fartøjer, der befinde sig Syd for 55° 42' N. Br.
 Saalænge Skydningen varer, vil det Felt, over hvil-
 ket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares imod, saalænge de
 elektriske Søgelys ere i Virksomhed, at opholde sig
 paa eller nærme sig til det Felt, der ligger mellem
 Søgelysene og Saltholms Nordside.

Praktisk Sømine- og Artilleriskole, Orlogsværftet
 i April 1904.

R. HAMMER,
 Skolechef.

Jøns Nilsson's

Skotøjtablissement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.



Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Maj 1904

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		71 1/4	71 3/4
Danmark		62 3/4	64
Norden	85 — 84 3/4	84 3/4	85
Kjøbenhavn	65 — 65 1/2	65 1/4	65 1/2
Carl		67 1/4	68
Dannebrog		74 1/2	75
Skjold		47 1/4	48
Urania		17 1/2	18
Union		77 1/2	78
Dampsk. af 1896		75 1/2	79
Østasiatiske	90 1/4 — 89 3/4	89 3/4	90
Østersøen	86	85	88
Nordsøen		20	30
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	64
Inga		—	—
Hejmdal		93	97
Dampskibs Obligationer.			
4 0/10 foren. Dampsk. af 88		98 1/2	100
4 1/2 0/10 Østasias. Komp.		—	—
5 0/10 Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 1/2 0/10 Stats amort.		—	—
3 1/2 0/10 uopsig. Stats		97 1/4	98
3 1/2 0/10 Husejer Kreditk.		82 3/4	83 1/2
3 1/2 0/10 Kbhvns Kreditf.		86 1/2	88
4 0/10 — — 2. Serie ..		93 1/4	93 1/2
4 0/10 — — 1. — ..		96 1/2	98
3 1/2 0/10 Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 3/4	87 1/4
4 0/10 — — 7 — ..		92 1/4	93 1/2
3 1/2 0/10 Landkreditk. 3 —		89 1/4	91
Aktier.			
Nationalbank		140	141
Privatbank	112 3/4	112 3/4	113
Landmandsbank		118 3/4	119
Handelsbank		122	122 1/4
Grundejerbank		109	109 1/2
Burm. & Wain		95	95 1/2
Helsingørs Jærnsk.		94 1/2	95
Sukkerfabr.	143 — 1/4 — 1/2	143 1/4	143 1/2
Bryggeri Aktier		124	124 3/4

Vekselkurser d. 11. Maj 1904.

	Åviista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.17	18.14
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.95	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Maj 1904.

Russiske Noter	216.10
4 0/10 Russiske Consols	—
3 8/10 0/10 — Boden Kredit	87.90
5 0/10 Mexikanske 1899	101.00
5 0/10 Rumænske Stats	99.70
4 0/10 — — 1890	87.70

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

„Foren. Dampskibs.“ 10,000, „Norden“ 40,000, „Carl“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Skjold“ 6,000, „Østasiatisk Komp.“ 30,000, „Danmark“ 6,000, „Dannebrog“ 4,000, „Union“ 8,000, „Hejmdal“ 2,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Anna Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Slup

Godtfred Johannes, ladende ca. 40 Tons d. w., er billig til Salg ved Henvendelse til

Søborg & Benthin
Aalborg.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“: Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab

afholder ordinær Generalforsamling Tirsdag den 17. Maj Kl. 7 Aften paa Selskabets Kontor, Bredgade 36. Adgangskort og Stemmesedler kan erholdes paa Selskabets Kontor hver Dag Kl. 10 til 1.

Forhandlingsgenstandene ere:

- Fremlæggelse af Regnskabet for 1903.
- Valg af Kommitterede.
- Valg af Revisorer.

Aktieselskabet

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

35te Series

2den Trækning begynder **O n s d a g** den 18de Maj 1904.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.			Hovedgevinststrække.			2. Præmiegevinststrække		
1	Gevinst paa	750 Kr.	1	Gevinst paa	1500 Kr.	1	Gevinst paa	750 Kr.
1	—	> 500 —	1	—	> 1000 —	1	—	> 500 —
1	—	> 300 —	1	—	> 600 —	1	—	> 300 —
5	—	à 250 —	5	—	à 500 —	5	—	à 250 —
40	—	> 100 —	40	—	> 200 —	40	—	> 100 —
70	—	> 50 —	70	—	> 100 —	70	—	> 50 —
100	—	> 25 —	100	—	> 50 —	100	—	> 25 —
128	—	> 12 —	128	—	> 15 —	128	—	> 12 —
1654	—	> 10 —	1654	—	> 10 —	1654	—	> 10 —

Paa et og samme Lod kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning.

Ialt: 6,000 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 1 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoildgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Bekendtgørelse

vedrørende

Antagelse og Udkommando

af

frivillige Lærlinge til Kadetskolen.

Unge Mennesker, der ønske at komme i Betragtning ved Antagelsen og Udkommandoen iaar af frivillige Lærlinge til Briggen „Ørnen“ for senere at kunne indstille sig til Adgangsproven til Kadetskolen, skulle inden 15. Juni til Marineministeriet indsende Ansøgning derom.

Sammen med Ansøgningen vil foruden Daabs-, Vaccinations- og Lægeattest, endvidere Beviset for at have bestaaet den almindelige Forberedelseseksamen (4de Kl. Hovedeksamen) være at indsende.

For dem, der først i det kommende Sommerhalvaar indstille sig til Forberedelseseksamen, vil Eksamensbeviset altsaa ikke kunne indsendes sammen med Ansøgningen; istedetfor vedlægges da en Erklæring om, at vedkommende har til Hensigt at indstille sig til nævnte Eksamen, og umiddelbart efter at denne er bestaaet og Beviset udleveret, indsendes dette til Marineministeriet.

Blanketter til Ansøgninger udleveres fra Marineministeriets Sekretariat, hvor paa Forlangende nærmere Oplysninger meddeles.

Marineministeriet i Maj 1904.

Skib til Salg.

Galease „Møen“ af Bandholm, dr. 22,80 Netto Tons; laster 1050 Cntr. d. w., er grundet paa Ejerens Overtagelse af andet Skib til Salg ved Henvendelse til

Lodsformand H. Nielsen
Bandholm.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoildgade 66. • Telefon 2023.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavnens Skibsprovieringsforretning. Telf. 5332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Eli Ohlin

S. Sørensens Eff. NYHAVN 7.
Forretningen grundlagt 1881.

Stort Lager af:

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,
Kikkerte, Barometre,
Briller og Pincenez samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

Prøv engang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*.
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira.
3 " " rød Portvin,
anbefales til d'Hr. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

CARL RISKA

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riska“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere.

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

James Stenstrøm

Skibsmægler-
og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers
Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovieringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovierings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

**NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.**

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to Genera. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

LANDMANDSBANKEN

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

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

**THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).**

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Maj 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

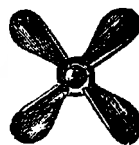
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

WHISKY

fra JOHN GRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

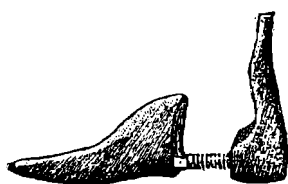
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støveblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Er „**Moss-Rose**“-Tobakken ^{egte} ^{skal}
hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
påtrykt selve Omalagepapiret.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

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



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.



„**KEW**“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge **H. C. Lund.**

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.

Tærfes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir.
Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen
til Legemet, og tillader dog Fordamp-
ningen fra Legemet. Masser af Anbe-
faling er haves.

Faas i de fleste velrenommerede Triko-
tage- og Herrekvipingsforretninger.
Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161.
Telf. 2557.



A. S. Motorfabrikken „**Chic**“.

Hillerød

bygger

Benzin-Baad-Motorer

som eneste Specialitet.

Udstilling

Ny Vestergade 18
Kjøbenhavn

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Moderne Loddeapparater.

En eksperimentel Undersøgelse med særligt Hønblik paa Kapt. Clausens saakaldte Kontrolldybemaaler.

Ved Dr. phil. *August Krogh* og Navigationslærer *Emil Krogh*.

En Del moderne Dybdemaalere grunder sig som bekendt derpaa, at Trykket i en Vædske tiltager proportionalt med Afstanden fra Vædskeoverfladen — et Apparat, der er i Stand til med tilstrækkelig Nøjagtighed at vise det Tryk (Maksimaltryk), som det har været underkastet ved at blive nedsænket i Vand, er i Virkeligheden allerede et fuldt færdigt Loddeapparat.

Af saadanne Manometer-Dybdemaalere er vel Lord Kelvins farvede Rør, Rungs (rettere Rungs og Prytz's) Batometer og Clausens Kontrolldybemaaler de, der er mest kendt her hjemme. Uden iøvrigt nærmere at komme ind paa selve Konstruktionen af disse Apparater, skal vi for Oversigtens Skyld ganske kort gøre Rede for de Principer, hvorefter de fungerer.

I Lord Kelvins Rør sammenpresses en Luftmasse i dets øverste Ende, idet Instrumentet sænkes ned i Vandet; hvor højt Vandet under Nedsænkningen er steget i Røret, kan bagefter ses paa dets Affarvning, og ved at sammenligne Røret med en dertil konstrueret Maalestok faas Dybden direkte. Ved Rungs Batometer sammenpresses Luften ligeledes under Nedfiringen, men idet Loddet (Dybdemaaler og Lod er her forenede til et Legeme) støder mod Bunden, afskæres en Del af den sammenpressede Luftmasse i et Rum med kendt Volumen. Denne afspærrede Luftmængde, der saaledes udøver et Tryk svarende til Vanddybden, faar under Ophalingen Lov at udvide sig, efterhaanden som Trykket aftager; og i det Rum, som den optager, naar Dybdemaaleren atter er kommet op til Vandoverfladen, har man følgende et Maal for Dybden. I Clausens Kontrolldybemaaler sammentrykkes Luften i et U-formet Rør (se Fig. 1), som vender Ombøjningen opefter. Den ene Gren af Røret er til Stadighed aaben, medens den anden Gren under Brugen er lukket forneden med en Hane. Sænkes Apparatet ned i Vandet, vil dette efterhaanden stige op i og fylde den aabne Gren (Stigrøret S), hvorefter det gennem Ombøjningen vil søge over i den lukkede Gren (Maalerøret M). Her vil det paa Grund af sin Vægt drive ned ad Rørets Vægge og samle sig paa Bunden, og jo dybere Instrumentet sænkes ned, desto mere Vand vil der følgelig opsamles i Maalerøret. Saa snart Dybdemaaleren under Nedsænkningen er kommet saa langt ned, at Vandet har fyldt Stigrøret og Ombøjningen, vil den oprindelig i hele Instrumentet indespærrede Luft ved yderligere Nedsænkning være henvist til at indtage et Rum, hvis øverste Begrænsning stadig udgøres af Ombøjningen, medens dets nederste Grænse, der fra først af ligger helt nede ved Hanen, efterhaanden som Trykket vokser, flytter sig længere og længere opad. Det i Maalerøret opsamlede Vand kan under Ophalingen ikke undslippe og danner saaledes et Maal for den Dybde, hvortil Apparatet har været nedsænket.

Clausens Kontrolldybemaaler er imidlertid intet originalt Apparat, men en Efterligning af et af Lord Kelvin konstrueret Instrument, der i Almindelighed betegnes ved Navnet „depth gauge“, men som iøvrigt aldrig har vundet nogen synderlig Udbredelse og nu vistnok ganske er forladt.

Disse to Loddeapparater, der i Principet er absolut ens, adskiller sig i teknisk Henseende fra hinanden derved, at Clausens Rør forneden lukkes med en Hane, medens Kelvins betydeligt kortere Rør lukkes med en Kautschukplade, der kan skrues op mod Rørets Kant; endvidere er hos Clausen baade Stigrør og Maalerør af Glas, medens Stigrøret i det andet Apparat er af Metal. Endelig har Kelvin indesluttet tre Rør, der supplerer hinanden kontinuert fra den mindre til den større Dybde,

i et og samme Hylster, medens Clausens Apparat indeholder to U-Rør med forskelligt Stigrørsvolumen, der giver parallelle Angivelser af Dybden. De to Angivelser, man saaledes faar ved Hjælp af Clausens Loddeapparat, skal selvfølgelig være sammenfaldende; det enes Angivelse er efter Opfinderens Mening Kontrol paa det andets Rigtighed eller med andre Ord: naar Rørene stemmer overet, da er den aflæste Dybde ogsaa den virkelige Dybde, til hvilken Apparatet har været nedsænket.

Efter i Foraaret 1903 paa forskellig Maade at have været beskæftigede med nogle Undersøgelser over forskellige Luftarters Absorption (Opsugning) i Vand, der blev anstillede paa Universitetets fysiologiske Laboratorium, blev det os klart, at disse Absorptionsforhold maatte øve en ikke uvæsentlig Indflydelse paa Nøjagtigheden af flere af de moderne Loddeapparater, og da navnlig paa Kapt. Clausens Kontrolldybemaaler og Lord Kelvins „depth gauge“. Vi bestemte os da til ved første Lejlighed at anstille en Række Eksperimenter med disse Apparater, for at faa Klarhed over det efter vor Mening meget vigtige Spørgsmaal om, hvilken Grad af Nøjagtighed, man da tør tillægge disse.

Paa et Andragende, indgivet til Marineministeriet i Fjor Efteraar om at maatte foretage de herhen hørende Undersøgelser paa Søminekorpsets Værksteder paa Orlogsværftet modtog vi et særdeles imødekommande Svar, hvorefter vi begyndte vore Forsøgsrækker sidst i Oktober Maaned.

Forinden vi imidlertid gaar over til at gøre Rede for vore Forsøgsmetoder, vil det maaske være rigtigst (ganske kort at angive, hvorpaa vi støttede vor Formodning om Fejlvisning ved disse Loddeapparater — en Formodning, som vi iøvrigt senere fik bekræftet ad ganske anden Vej, nemlig ved de praktiske Loddeforsøg, der i Sommerens Løb var foretaget af Hr. Navigationslærer Th. Funder, og hvis Resultater senere blev offentliggjort i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 48 for 26de Novbr. 1903.

Havets Overfladevand vil under normale Forhold være mættet med atmosfærisk Luft svarende til 1 Atmosfæres Tryk, fordi en Vædskemængde, der sættes i Forbindelse med et Luftrum, hvori der hersker et vist Tryk, altid vil absorbere en Luftmængde, der er afhængig af det Tryk, der hersker i Rummet. Anderledes vil det imidlertid gaa med et dybere liggende Vandlag, thi dette er ikke i Forbindelse med noget Luftrum, hvori der hersker et tilsvarende Tryk. Et saadant Vandlag vil altsaa ikke kunne være mættet med Luft ved det Tryk, der hersker i selve Vandlaget, men vil allerhøjest kunne være mættet ved det Tryk, der hersker paa Vandoverfladen, altsaa ved 1 Atmosfæres Tryk. Erfaringen viser imidlertid, at de dybere liggende Vandlag som Regel ikke er mættede ved dette Tryk. Hvis nu en vis Vandmængde i en Dybde, der svarer til f. Eks. 5 Atmosfæres Tryk, pludselig blev sat i Forbindelse med et Rumfang Luft, der udøvede det samme Tryk, da vilde Vandet i Løbet af en efter Forholdene kortere eller længere Tid optage en Luftmængde, svarende til de 5 Atmosfæres Tryk, og det givne Luftrumfang vilde derved blive noget formindsket.

Dette Fænomen spiller en overordentlig stor Rolle for de sidst nævnte Loddeapparaters Vedkommende.



Fig. 1.

Tænker vi os nemlig Clausens Kontrolldybemaaler under Nedsænkningen i Vandet, paa et Tidspunkt, da Vandet strømmer over i Maalerøret, da kommer netop her Vand, der udøver et betydeligt Tryk, men kun indeholdende Luft, svarende til højst 1 Atmosfæres Tryk, pludselig i Forbindelse gennem en meget stor Overflade med en vis lille Luftmængde (nemlig det, der indeholdes i den øverste Del af Maalerøret), der udøver det samme Tryk som Vandet selv. Heraf bliver Følgen, at det Vand, der driver ned ad Væggene i Dybdemaalerens Maalerør, mætter sig med Luft, svarende til det herskende Tryk, hvad der som ovenfor anført gør Maalerens Luftrumfang mindre, end det skulde være. Men naar Luftrumfanget bliver for lille, da bliver der Plads til mere Vand i Maalerøret, end der i Forhold til Trykket skulde være, og naar vi derfor atter faar Dybdemaaleren op paa Dækket, da viser den en større Dybde end den virkelige.

Denne Absorption, som man har kaldt Fænomenet, er imidlertid bl. a. i høj Grad afhængig af Vandets Temperatur, og navnlig paa denne Omstændighed grundede vi vor Teori om de paagældende Apparaters Unøjagtighed.

Forsøgsmetoder. De til Undersøgelse bestemte Apparater indesluttedes i en saakaldt Vandopsamler, en Staalcyliner af c. 5 Fods Højde med et indvendigt Tværmaal af knap 4 Tommer. Vandopsamleren, der ved Hjælp af et skrueskaaret Dæksel kunde tillukkes lufttæt, blev omtrent fyldt med Vand og tillukket, hvorefter der fra en stor Beholder med komprimeret Luft lededes Luft ind i dens Luftrum, indtil Trykket havde naaet den for det paagældende Forsøg bestemte Størrelse. For med nogenlunde Sikkerhed at kunne regulere Lufttilstrømningen, var der paa Ledningen indskudt en tom Vandopsamler som Forlag, og paa denne var anbragt et almindeligt Manometer, der dels tjente til at give Oplysning om det omtrentlige Tryk og dels som Hjælpe-middel til at gøre Tilstrømningen jævn. Det nøjagtige Maksimaltryk under Forsøget bestemtes ved Hjælp af en Kvægsølvstrykmaaler, som vi konstruerede specielt i dette Øjemed. Som det vil ses af Fig. 2, er Principet i denne Trykmaaler ganske det samme som i Clausens Rør; vi genfinder her baade et Stigrør (S) og et Maalerør (M), i hvilket sidste Kvægsølv opsamles, efter at det under det voksende Tryk er drevet ud gennem Stigrørets fine, ombøjede Spids B. Under Brugen vender Hanen (H) opefter, medens det forholdsvis vide Rør forneden staar i en Beholder med Kvægsølv (den paa dette Rør afbildede Hane staar ikke i Forbindelse med Instrumentets Brug). En Trykmaaler af denne Konstruktion har særlig gode Betingelser for at give nøjagtige*) Resultater — dels absorberer Kvægsølvet nemlig ikke Luft, og dels bliver Kvægsølv som bekendt ikke hængende ved Glas. Trykket bestemtes ved Vejning af Instrumentet umiddelbart før og efter hvert Forsøg**)

Fig. 2.

(Nøjagtighed 0,01 gr.).

*) Efter at vore Forsøg var afsluttede, har vi haft den Tilfredsstillelse at se, at en Trykmaaler af saa at sige samme Konstruktion med fortrinligt Resultat er bleven anvendt af den engelske *Challenger*-Ekspedition ved Tryk, der var endog mange Gange større, end hvad der ved vore Undersøgelser kunde blive Tale om. I *Challenger Report, Narrative Vol. II* hedder det saaledes under Kapitlet „accurate measures of great pressures“: „All the ordinary forms of pressure-gauge were found to be untrustworthy“ . . . but with this apparatus „the compressions were measured far more accurately than was at all necessary“.

**) Trykket findes af følgende Formel:

$$P = V \cdot \frac{\text{Bar.} - p_1}{760} \cdot \frac{1}{1 + \alpha t_1} : \left((v - \text{Hg.}) \frac{1}{1 + \alpha t_w} \right)$$

For at være ganske uafhængig af eventuelle Inddelingsfejl ved Loddeapparaternes Skalaer, bestemtes Trykket efter Loddeapparaterne ligeledes ved Vejning af den under Forsøget i Maalerøret indtrængte Vandmængde, og for bekvemt at kunne gøre dette, benyttedes til de fleste af Forsøgene for Kontrolldybemaalerens Vedkommende løse Rør (se Fig. 1), der i Stedet for den tidligere omtalte Hane lukkedes med en tilsleben Glasprop. Herved opnaaede vi tillige den Fordel, at vi i den forholdsvis snævre Vandopsamler paa en Gang kunde anbringe fire Clausenske Rør (to snævre og to vide, svarende til to fuldstændige Kontrolldybemaalere) foruden en Kelvins „depth gauge“ samt Kvægsølvtrykmaaleren og Termometer.

Forsøg.

(Dybderne er overalt angivne i danske Favne og Talrækkerne sammenhørende ovenfra nedefter).

Vore Forsøg gik først ud paa at undersøge selve Absorptionsfænomenet og dets Indvirkning paa Apparaternes Angivelser ved forskellige Tryk. Vi anfører her en Række saadanne Forsøg udtagne af et betydeligt Antal lignende.

Dybde efter Kvægsølvtrykmaaler	17,6	107,3	178,1	257,4
Dybde efter Clausens Rør	21,9	115	205	299
	21,9	115	201	293
	21,8	122	197	308
	21,9	114		304
Dybde efter Kelvins „gauge“		110,5		

Af disse Forsøg fremgaar med stor Tydelighed Absorptionens Indflydelse*), og det ses, at den ved større Dybder medfører Trykangivelser, der afviger indtil 50 Favne fra de virkelige.

De Clausenske „Kontrol“rør giver ganske vist ved lavere Dybder Angivelser, der stemmer overordentlig godt overens indbyrdes, men selv dette holder ikke Stik, naar Dybden bliver stor. Allerede ved 100 Favne kan den indbyrdes Afvigelse mellem 2 Rør løbe op til 8 Favne og ved 300 Favne til 15.

Saafrømt nu Clausens Dybdemaaler simpelthen var inddelt efter rent teoretiske Principer, vilde der herved, som man ser, indløbe meget betydelige Fejl. Af Grunde, der er disse Forhold ganske uvedkommende, er imidlertid Instrumentet blevet inddelt ved Forsøg, hvad der heldigvis til Dels har kompenseret disse Fejl, selv om der rigtignok herved til Gengæld er indført ny Fejlkilder. Saaledes er Apparatets Paalidelighed nu gjort afhængig af den Omhu, hvormed disse Inddelings-Forsøg er udført, og af den Trykmaaler, hvorefter Inddelingen er foretaget; men selv ganske bortset herfra er, som vi straks skal vise, Absorptionens Virkninger alligevel kun delvis bortkorrigerede.

Absorptionen er nemlig langt fra under alle Forhold nogen konstant Størrelse; den kan dels være afhængig af den Tid, der hængaar, indtil Trykket naar sit Maksimum, og den er, som ovenfor nævnt, under alle Omstændigheder meget afhængig af Vandets Temperatur.

hvor V er Trykmaalerens Totalvolumen, v Maalerørets Volumen, Hg Volumen af Kvægsølv, medens p_1 er Vanddampstensionen og t_1 og t_w henholdsvis Luft- og Vandtemperatur.

P er her det søgte Tryk udtrykt i Atmosfærer; ved de nedenfor anførte Resultater af en Del af vore Forsøg vil man overalt finde dette omsat til Dybde. Den atmosfæriske Lufts Afvigelser fra Mariottes Lov er der for Nemheds Skyld intet Steds i vor Formel taget Hensyn til. En saadan Korrektion er dog indført overalt, hvor den spiller nogen Rolle.

*) De store Luftmængder, som Vandet i de Clausenske Rør optager ved høje Tryk, kan det igen med Lethed bringes til at afgive, hvorved det da bruser som Sodavand.

Vore Forsøg har nu givet det Resultat, at Tiden ikke spiller nogen Rolle inden for de Grænser, der i Praksis kan være Tale om. Absorptionen bliver lige stor, hvad enten et Lod kommer meget hurtigt i Bund, eller det fires temmelig langsomt ned.

Temperaturens Indflydelse fremgaar allerede deraf, at en vis Vandmængde under uforandret Tryk formaar at optage en betydelig større Luftmængde ved en lavere, end ved en højere Temperatur. Eksempelvis kan saaledes anføres, at medens 100 Rumfang Vand ved 0° og 1 Atmosfæres Tryk optager omtrent 3 Rumfang Luft, optager den samme Vandmængde ved 20° kun godt 1½ Rumfang Luft.

Vi har imidlertid anstillet en Række direkte Forsøg over Temperaturens Indflydelse paa de nævnte Dybdemaaleres Nøjagtighed og skal af disse anføre følgende:

Lufttemperatur	22°	18°
Vandtemperatur	18°	4°
Dybde efter Kvægsølvtrykmaaler	107,3	107,8
	115	125
Dybde efter Clausens Rør	115	125
	122	121
	114	129
Dybde efter Kelvins „gauge“	110,5	118

Ved Forsøg, anstillede med inddelte Kontrol-dybde-maalere, som Hr. Kaptajn Clausen velvilligst stillede til vor Disposition, opnaaede vi bl. a. følgende Resultater:

Lufttemperatur	18°	18°	30°	14°
Vandtemperatur	15°	4°	5°	4°
Dybde efter Kvægsølv-trykmaaler	51,9	52,8	105,5	
Dybde efter Kontrol- dybdemaalere Nr. 181				138
				130
do. do. Nr. 193....	54	56	122	132
	54	56	118	130
do. do. Nr. 142.....		56	117	
		56,5	119	
Dybde efter Kelvins „gauge“	55,4			

Man vil af disse sidste Forsøgsrækker se, at Clausens Kontrol-dybde-maalere allerede ved en saa forholdsvis ringe Dybde som 50 Favne kan give en ikke uvæsentlig Fejl, og at den ved Dybder paa 100 Favne kan afstedkomme en Fejl, som vel uden Overdrivelse kan betegnes som alvorlig. Den Kontrol paa Angivelsernes Rigtighed, som Instrumentet skulde give, bliver saaledes ganske illusorisk, saa meget mere som man her nu tillige er prisgivet den tilfældige Temperatur, hvorunder Instrumentmageren har inddelt Apparatet. Er Instrumentet f. Eks. inddelt ved en forholdsvis høj Temperatur, da er det indlysende, at de Resultater, man opnaar med det i kolde Farvande, vil være mer end tvivlsomme. Specielt den næstsidste Forsøgsrække viser endvidere, hvilken betydelig Indflydelse Forskellen mellem Luft- og Vandtemperatur udøver paa Kontrol-dybde-maalernes Angivelser, hvad man forøvrigt ogsaa kunde være kommet til ved en rent teoretisk Betragtning. Er nemlig Dybdemaaleren og dermed altsaa den Luftmængde, der indeholdes i Glasrørene, opvarmet til en Temperatur, der ligger over Vandtemperaturen paa Observationsstedet, saa vil Luften i Rørene trække sig sammen, saa snart Dybdemaaleren sænkes ned i det kolde Vand, men dette vil atter medføre, at Vandet stiger højere i Rørene, end det efter Trykket (og altsaa efter Dybden) skulde. Man bør derfor vel vogte sig for at lade Dybdemaaleren være i særlig varme Omgivelser forinden Brugen, hænge i Solen, henligge paa et Maskinskyldt eller lignende.

Selv om man imidlertid anvender nok saa megen Omhu ved Brugen af dette Apparat, vil man dog aldrig kunne have nogen Garanti for Paalideligheden af dets Angivelser, fordi de Forhold, hvoraf det er afhængigt, ganske unddrager sig Observatorens Kontrol.

Hvad der her er sagt om Clausens Kontrol-dybde-maalere, maa selvfølgelig i meget nær samme Grad gælde om det originale Apparat af denne Art, og man fristes derfor til at opkaste det Spørgsmaal, om det ikke netop er disse Mangler, der har gjort det umuligt for Kelvins „gauge“ at trænge igennem, skønt denne fremragende Videnskabsmands Navn var knyttet dertil.

Som Hovedresultat af vore Undersøgelser for disse to Apparaters Vedkommende maa vi i Følge det oven anførte komme til, at Clausens Kontrol-dybde-maalere og Kelvins „gauge“, naar de benyttes med Omhu, nogenlunde sikkert kan angive Dybder paa indtil et halvt Hundrede Favne, men at de absolut ikke egner sig for større Dybder, og at den sandsynlige Fejl tiltager med Dybden.

Vi siger udtrykkelig „naar de benyttes med Omhu“, thi det maa vel erindres, at man i Praksis altid kan være udsat for at faa betydelig større Fejl end ved rene Laboratorieforsøg som vore, hvor vi saa forholdsvis let har kunnet holde alle forstyrrende Indflydelser borte, og hvor Forholdene saaledes maa siges at have været gunstige.

Vi maa maaske her fremhæve, at vore Forsøg har været ledsaget af saa gunstige Betingelser, som vi vel næppe kunde have opnaaet noget andet Sted end netop paa Søminekorpsets Værksteder. For disse gunstige Betingelser benytter vi Lejligheden til at bringe saa vel Søminekorpset som Marineministeriet vor ærbødige Tak.

Efter de saaledes indvundne Resultater vil det kun være naturligt, at man i endnu højere Grad end hidtil vender sin Opmærksomhed mod de Dybdemaalere, vi begyndte med at omtale, nemlig Lord Kelvins farvede Rør og navnlig Kaptajn Rungs Batometer, om hvilket sidste man paa Forhaand tør erklære, at det paa Grund af sin Konstruktion hverken kan være behæftet med Absorptionsfejl eller Fejl, der skyldes Temperaturdifferens mellem Luft og Vand, i nogen nævneværdig Grad.

Desværre tillod Forholdene os ikke umiddelbart at føre vore Undersøgelser videre med disse Instrumenter, men det er vor Hensigt — naar Lejlighed maatte gives — at genoptage Spørgsmaalet og saa vidt muligt føre disse Forsøg over moderne Loddeapparaters Nøjagtighed til Afslutning.

Kjøbenhavn, d. 19. Maj 1904.

Underhuset i det engelske Parlament har i disse Dage ved anden Behandling med 155 Stemmer mod 129 vedtaget Lovforslaget om Ophævelse af Fyravgifterne, saaledes at Staten fremtidig kommer til at bære Udgifterne til Fyrvæsenet. Det ventes, at Lovforslaget vil blive gennemført, hvorved et Maal, som de engelske Skibsredere gennem flere Aar ihærdigt har kæmpet for, omsider vil være naaet.

Som Svar paa en til den franske Ministerpræsident rettet Klage over den Skade, der tilføjes Handelen paa Algier ved Skibsfører- og Styrmandsstrejken i Frankrig, har han udtalt, at underordnede Søfolk nu har erklæret sig villige til at gaa ind paa de stillede Fordringer, og at Strejken saaledes snart vilde være afsluttet. — I Følge senere Efterretning er Strejken nu sluttet, idet Matroserne paa et Møde, der talte over 4.000 Deltagere, har vedtaget at indgaa paa Skibsofficerernes Fordringer og udtale deres Beklagelse over det passerede.

Det forenede Dampskibsselskab starter en ny Rute: Baltimore—Kjøbenhavn, for at udnytte de lavere Jærnbanefragter, som visse amerikanske Produkter fra Chicagodistrikter, særlig Mel, nyder godt af, naar de udskibes over Chicago.

Det første Skib, „Louisiana“, afgaar fra Baltimore 17. Juni.

Hvis Ruten finder Tilslutning blandt Importørerne her hjemme, er det Hensigten, at der afgaar Baad fra Baltimore hver 14. Dag.

Spørgsmaalet om Maattepenge i Sortehavet. Børskomiteen i Nicolaieff har forsøgt at faa Odessas Eksportører til at følge dens Eksempel og vedtage Afskaffelse af Maattepenge til Rederne fra 14. Maj; men disse har vægret sig ved at bryde den i forrige Aar truffne Aftale. Odessas Agenter har erklæret, at de ikke vil gøre Forretninger med Nicolaieff, uden at Maattepenge betales.

I Forbindelse hermed vil det være af nogen Interesse at erfare, at Liverpool-Dampskibsrederi-Forening har henvendt sig til alle større Dampskibsselskaber i England med Anmodning om at bekæmpe de af Nicolaieff-Børsen stillede Fordringer til det yderste og overhovedet ikke modtage nogen Ladning i Nicolaieff, saa længe Spørgsmaalet om Maattepenge ikke er løst. De paagældende Rederier har alle erklæret sig rede til at optage Kampen, i hvilken de engelske Dampskibsselskaber finder en væsentlig Støtte fra tysk Side.

Vi har modtaget følgende:

Jeg undlader ikke at meddele mine Kolleger, at med Hensyn til Losningen er Krigen saa godt som erklæret her i Frederikshavn ogsaa. Købmanden forlanger, at Skibet holder en Mand, og saa skal vi hive Sækken op paa en 10 Fod høj Buk, som sættes paa Dækket.

Endnu er der vel ingen, som har gjort det, men Forsøgene gentages, og Skibene ligger i Dagevis uden at losse. Efter at d'Hrr. Købmænd havde indset, at Skipperne ikke vilde gaa ind paa deres Forlangende, forsøgte de at faa Betaling for hurtig Ekspedition, for hvilken enkelte indlod sig paa at betale 3 Kr. Dette er jo ganske vist ikke noget stort Beløb, og man maa jo antage, at Fortjenesten er sløj for d'Hrr. Grosserere ogsaa, efter som der gøres saa meget for at tjene et saa lille Beløb.

Jeg fraraader dog enhver at indlade sig paa den Slags Forretning, da det kun bidrager til at indføre ny Regler og Kutymmer, som vi saa i Fremtiden kommer til at rette os efter. Da vi dog har en Søløv, hvorfor skal vi saa gaa bort fra dens Bestemmelser. Det mest naturlige var jo, at Foreningen optog den Slags Sager, naar det kom til Proces, i Stedet for at lade enkelt Mand udfægte Sager, som angaar os alle; det vilde vist ikke mærkes, naar Udgiften blev fordelt paa alle Medlemmerne.

Med Tak for Optagelsen

Chr. Petersen,
Skonnert „Juliane“ af Marstal.

Enkelt Skib overfor Eskadre.

Kollision mellem Krigsskib og Handelsskib.

Ved Admiralitetsretten i London er i disse Dage afgjort en Sag angaaende en Kollision mellem det britiske Krigsskib „Sutlej“ og Skonnertbrig „Charles Chalmers“ af Aberdeen. Ved Kollisionen, der fandt Sted d. 18. September i Nordsøen, 10 à 15 Mil Øst for St. Abbs Head, druknede Halvdelen af Skonnertens Mandskab.

Skonnerten var stenlastet og styrede den paagældende Nat OSO., paa Rejse fra Aberdeen til Sunderland. Vejret var klart med forholdsvis svag Kuling.

Under disse Omstændigheder fik Vagtmandskabet et større Antal Lanterner at se fra Skibe, som senere viste sig at tilhøre den engelske Kanaleskadre. Skonnerten havde dem godt klar paa Styrbords Bov i en Afstand af mellem 5 og 6 Kml. Skonnerten holdtes paa sin Kurs, Bidevind, og eftersom Eskadren nærmede sig, kunde man se, at den dampede i to Linjer. „Sutlej“ var det agterste Skib i Bagbords Linje. Det første og andet Krigsskib passerede vel klar, medens det tredje passerede temmelig nær Skonnertens Bov. Skonnerten holdt dog sin Kurs uforandret, og „Sutlej“ saas nu at vise sin Bagbords Lanterne paa Skonnertens Styrbords Bov, hvorved Fare for Kollision opstod. Man raabte til Krigsskibet om at give Styrbords Ror; men inden dette blev udført, var Skonnerten gaaet over Stag og vedblev at gaa over, til Trods for, at Roret var lagt op.

„Sutlej“ nærmede sig under dette stadig til Skonnerten og ramte med sin Vædder Bagbords Side paa denne, der øjeblikkelig sank.

De overlevende af Skonnertens Mandskab paastod, at „Sutlej“ ved at forsøge paa at gaa for om deres Skib og ved ikke at stoppe og bakke havde foraarsaget Kollisionen og tre Mænds Død.

Den vagthavende Officer om Bord i „Sutlej“, en Løjtnant, erklærede, at han havde gjort alt for at undgaa Kollisionen. Han maatte holde Linje med Eskadrens øvrige Skibe; men han havde dog, da han saa Skonnerten mindre end en Streg paa sin Bagbords Bov, givet Styrbords Ror for at gaa agten om Skonnerten. Straks da han havde gjort dette, fik han imidlertid Skonnertens røde Lanterne at se, medens den grønne forsvandt. Han gav nu Bagbords Ror og slog fuld Kraft Bak med Styrbords Maskine og, da han fandt Kollision uundgaaelig, fuld Kraft Bak med begge Maskiner og tre korte Stød i Dampfløjten. Kollisionen fandt dog Sted alligevel.

Endvidere paastod Løjtnanten, at Skonnerten havde foraarsaget Kollisionen ved at forsøge paa at passere gennem og bryde en Linje af en Eskadre Krigsskibe, og at Skonnerten senere ikke beholdt sin Kurs og Fart.

Dommen, hvis Udfald man paa Grund af Spørgsmaalets store principielle Betydning har imødeset med Interesse, afgjorde, idet den delvis henholdt sig til tidligere Domme, Sagen derhen, at der ikke var noget urigtigt i, at Skonnerten forsøgte paa at sejle gennem Krigsskibenes Række. „Sutlej“ blev derfor holdt ene ansvarlig for Kollisionen, der efter Rettens Mening skyldtes, at „Sutlej“ ikke i Tide traf Foranstaltninger til at gaa agten om Sejlskibet.

Fragtmarkedet.

I enkelte Retninger har der i den forløbne Uge været gjort flere Befragtningsforretninger end ellers i den senere Tid, og for River Plate og Sortehavets Vedkommende er Raterne noget højere og Begæret større, dog kun for prompt Lastning. Aarsagen hertil er til Dels rigeligere Tilførsler af Korn, og den Omstændighed, at en Del Baade for nylig er blevne beordrede hjem i Ballast fra Middelhavet fremfor at gaa til Sortehavet og blive slagtede til de Rater, som blev budt derfra, har bevirket, at Eksportørerne fra Sortehavet nu maa betale højere Rater for at skaffe sig det fornødne Damperrum for Maj Afskibning, navnlig for „berth“ Tonnage. Med Hensyn til det flere Gange tidligere berørte Maattepenge Spørgsmaal, da synes dette nu at være ved at blive akut, idet Nicolaieff Købmændene stadig holder paa helt at afskaffe den bestaaende Modus, hvorimod Rederne er lige saa stærkt besluttede paa at bibeholde den, hvilket har til Følge, at der for Øjeblikket slet ingen „berth“ Dampere tilbydes Nicolaieff. Hvis Rederne blot vedblivende kan holde sig enige, er det ikke udelukket, at Eksportørerne dog maa give efter, hvilket unægteligt vilde være en glædelig Begivenhed, efter som det jo ellers gennemgaaende kun er ret smaat bevendt med Sammenholdet blandt Rederne. Saa godt som alle andre Markeder end de to foran nævnte viser absolut ingen Bedring, men snarere det modsatte, og dette gælder særligt om Østen og Østersøen, hvor der udbydes Masser af Tonnage, medens paa den anden Side Laster er knappe. En hel Kornladning fra tysk eller russisk Østersøhavn til England eller Kontinentet findes ikke i Øjeblikket, hvilket vistnok aldrig før er set, og de regelmæssige Turbaade maa de fleste Steder gaa med tomt Rum eller komplettere med Træ til meget usle Rater. Fra St. Petersburg til London er der sluttet adskillige Partier Korn til 7 $\frac{1}{2}$ d. Hvedebasis for Turbaadene. Efter Fragterne ud fra Østersøen at dømmes skulde man tro, at Kulfragterne indefter maatte være høje, men det er de ikke. De er endog lavere end for nogle Uger siden, idet der fra Østkysten til Kronstadt kun betales 3/9 à 4/, og er der endvidere sluttet til 3/9 Gefle eller Stockholm, 3/10 $\frac{1}{2}$ à 4/ Luleå, og en Rundrejse til de nuværende Fragter kan kun resultere i Tab.

Det østlige Marked er svagere helt igennem, trykket af det store Udbud af Dampere. Calcutta er nu nede paa 17/6 Dødvægt til udsøgt Havn, hvortil der ogsaa er sluttet pr. August/September, hvilket just ikke tyder paa Forventninger om Opgang. Bombay og Kurrachee er meget stille paa Basis af henholdsvis 14/ og 15/. For Sukker fra Java til U. S. eller Evropa er gentaget 23/9, men Begæret efter Baade er meget limiteret. Risfragterne er nominelle 18/9 à 20/ til udsøgt Havn. I Mangel af anden Beskæftigelse er en Del Baade sluttede med Kul fra Calcutta paa Basis af 4 $\frac{1}{4}$ Rupees til Colombo, 4 $\frac{1}{2}$ Bombay eller Kurrachee pr. Juni.

Sortehavet etc. har for prompt Lastning, hvortil Begæret indskrænker sig, betalt højere Rater. Fra Nicolaieff slutes næsten intet paa Grund af Maattepenge Disputen; 7/9 betales dog til Bergen direkte for en Baad paa omtrent 6,000 Tons. Odessa byder 7/ for „berth“ Tonnage til udsøgt Havn, men maa vist højere op for at sikre sig Baade. Sulina har fragtet ret livligt og for mindre Dampere betalt 8/ à 8/3 N. C., medens der for større, der kan give Maj Lastning, vil kunne betinges 7/6 à 7/7 $\frac{1}{2}$ til udsøgt Havn. Fra Azoff kan der nu opnaas 8/3 for større, 8/9 for mindre Baade pr. Maj/Juni, og fra Donauen er sidst betalt 8/3 L. H. A. R., endvidere 10/6 for en meget prompt Baad (3,300 Tons) til to Havne i Christiania Fjorden. For Erts fra Poti sluttetes til 9/9 Antwerpen, og for Salt fra Eupatoria til Riga eller Reval bydes 10/ à 10/3.

Middelhavet viser ingen nævneværdig Forandring fra

førrige Uge. Ertsbefragtingerne indtager den dominerende Plads, og der betales med „free despatch“ 6/3 Ergasteria/Rotterdam, 5/ Almeria Harbour/Newport, 5/3 St. Nazaire, 5/7 $\frac{1}{2}$ Porman/Middlesbro. For Fosfat sluttetes der til 7/9 Sfax/Hull, 7/6 Bristol, 8/4 $\frac{1}{2}$ London og Kings Lynn, og noteres endvidere 6/6 Bougie/Antwerpen, 7/ Bona/Frederiksstad. For Esparto noteres 11/ Oran eller Arzew/Aberdeen, 12/ Almeria eller Aguilas/Østkysten, 12/6 fra Tunis Kysten. Aleksandria Markedet ligger meget flovt, og Turbaadene har nylig akcepteret 4/3 Bomuldsfrø til London eller Hull. Fra Bilbao betales for Erts 3/10 $\frac{1}{2}$ Cardiff, 4/3 Tyne Dock, 4/4 $\frac{1}{2}$ Middlesbro, 5/ Antwerpen, 5/6 Maryport, og for Salt fra Cadix kan mindre Baade placeres til 6/ Fraserburgh.

Nordamerika har ikke særlig meget at byde paa, men da der til Gengæld heller ikke udbydes overdrevent mange Baade, har Raterne holdt sig. Nogle Baade sluttetes med Petroleum fra New York, og der betales 21 $\frac{1}{2}$ Cents til Yokohama, 22 $\frac{1}{2}$ Cents to japanske Havne og 21 $\frac{1}{2}$ Cents til 3 Havne paa Filippinerne, alle pr. Juni. De kanadiske Træpladser viser stadig kun ringe Aktivitet; der sluttetes til 38/ fra Cape Tormentina, 34/ à 35/ Westbay eller St. John til Englands Vestkyst pr. Juni/Julii. Korn, Bomuld og Fosfatbefragtinger fandt der ingen Sted af i Ugens Løb. Golfpladserne tager i Øjeblikket kun Tonnage for Træ, og der betales 82/6 à 83/9 til U. K. eller Kontinentet (2 Lossehavne), endvidere 77/6 Pensacola/Greenock, 81/3 Rotterdam direkte. Fra Sapelo noteres 75/ U. K. eller Kontinentet, 77/6 to Lossehavne.

La Plata Markedet møder op med et godt Begær efter prompt Tonnage og fra San Lorenzo Grænsen betales pr. Maj/Juni glat 17/9 à 18/ U. K. eller Kontinentet for 4/5,000 Tons Baade, 18/ à 18/6 for mindre. Buenos Ayres sluttetes til 15/ og Bahia Blanca til 16/6, ligeledes for Maj/Juni, men for senere Positioner viser Befragterne ingen Lyst til at slutte. En c. 5,000 Tons Dampers sluttetes for Quebracho Træ fra Colastine til 21/3 pr. Januar/Februar 1905.

Østersømarkedet viser ikke ringeste Tegn til Bedring. Nu er snart alle Pladserne i Botten tilgængelige, men da der udbydes overvældende megen Tonnage i Forhold til de i Markedet værende Laster, er Raterne overalt meget lave. Et Par Dampere sluttetes fra Sydfinland (2 Lastepladser) til Østkysten, 19/ pr. Stdr. Pitprops, og endvidere betales 24/ D/B. $\frac{1}{4}$ Boards & Scantlings Nederkalix/Sharpness, 20/ Props Umeå og Ørnskjöldsvik/Tyne eller Hartlepool, Frcs. 27 $\frac{1}{2}$ D/B. B. Kotka/Antwerpen. Der noteres 26/ pr. Favns Props Åbo/Bristol Kanalen. 20/ D/B. $\frac{1}{10}$ Boards Skellefteå/Kings Lynn, Frcs. 28/30 D/B. B. Sydfinland (1-2 Pladser)/Ostende, Frcs. 35 for Staver Sydfinland/Antwerpen, Frcs. 54 D/B. B. til to nordafrikanske Havne. For Sleepers fra Danzig eller Memel betales kun 4/6 à 4/9 til Østkyst Kulhavn, 5/ à 5/3 London, 6/ à 6/3 Bristol Kanalen. De russiske Pladser har næsten intet at byde paa. Fra Riga noteres 18/ D/B., 5/6 Sleepers til Østkysten, Hfl. 12 $\frac{1}{2}$ [Kappbjælker til Holland, Frcs. 25/26 pr. Favns Props til Ghent eller Terneuzen, Frcs. 27 D/B. $\frac{1}{4}$ Boards Rouen. Lignende Rater noteres fra Libau og Windau, men hovedsagelig for mindre Dampere. St. Petersburg har saa at sige intet som helst at byde paa for prompt Lastning. For Erts fra Luleå er der sluttet til 5/1 $\frac{1}{2}$ Rotterdam, Amsterdam eller Emden.

Kulfragterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer siden førrige Uge. Paa Firth of Forth gives gode Ekspeditioner, og der er herfra sidst betalt 3/9 $\frac{3}{4}$ à 4/ Kronstadt, 4/ Riga, 4/ Neufahrwasser, 4/1 $\frac{1}{2}$ à 4/3 Kiel, 3/7 $\frac{1}{2}$ à 3/10 $\frac{1}{2}$ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/4 $\frac{1}{2}$ mindre dansk Provinshavn, 3/7 $\frac{1}{2}$ Bodø eller Tromsø. Fra Tynen sluttetes til 3/11 à 4/ Kronstadt, 3/9 Stockholm, 3/10 $\frac{1}{2}$ Trelleborg, 4/ Helsingør (800 Tons), 6/9 Barcelona, 6/ Genua, 6/9 Venedig. Cardiff betalte 5/3

à 5/4¹/₂ Kronstadt, 7/6 Barcelona, Frcs. 8¹/₂ Marseilles, 6/ à 6/3 Genua, 6/4¹/₂ Smyrna, 6/7¹/₂ Aleksandria, 6/ Port Said, 8/ Aden, 6/3 Tenerifa, 7/9 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er til Dels uforandret siden sidste Notering, maaske lidt mattere.

ab Kønigsberg er det for Tiden ualmindelig flovt, og Skibe er afsejlede derfra i Ballast.

ab Stolpmünde blev sidste Uge sluttet til Gøteborg 5¹/₄ Mark pr. Ton Havre og 3¹/₂ Mark pr. Ton Rug til Danmark.

ab Rostock 3 Mark pr. Ton Rug til Sundhavn.

ab Lübeck, Gustafsberg Gibssten 4 à 4¹/₂ Mark.

ab Sydsverrig, Danzig Raasten 3¹/₄ Mark.

ab Sølvesborg, Skien 4¹/₂ Kr., Stockholm, Norrkøping 3 Kr., Gefle 3¹/₂ Kr. pr. Ton Lervarer.

ab Malmø, Wiborg Kridt 4¹/₂ Mark, til Gefle 3 Kr., Grangemouth 6/ pr. Ton gammelt Jærn.

ab Landskrona, Kønigsberg 3¹/₂ Mark, Kiel, Flensborg 3¹/₄ Mark, til Christianssand 3³/₄ Kr. pr. Ton Lervarer.

ab Halmstad 3¹/₂ resp. 4 Mark pr. Ton Gadesten til Elben.

ab Bornholm 3¹/₄ Mark Kiel, Lübeck, Kønigsberg 3 Mark, Elbing 4 Mark pr. Ton Sten.

Responsa, afgivne i 1903 af Grosserer-Societetets Komite.

Vi fremhæver efter Handelsberetningen for 1903 følgende af de afgivne Responsa:

Undertegnede tillader sig herved ærbødigst at anmode om den højtærede Komites Responsum vedrørende Fortolkningen af hoslagte Certeparti, dateret West Hartlepool d. 12. November d. A., i Følge hvilket Fragten skal betales efter udlosset Vægt.

Kan Kaptajnen forlange Ladningen udvejet af den kgl. Vejer og Maaler, eller skal han godkende Vægten paa min egen Vognvægt, der er beliggende tæt ved Skibets Losseplads?

Forinden Losningen blev paabegyndt, blev der meddelt Kaptajnen, at Ladningen vilde blive vejet ud og Fragten betalt derefter, uden at der blev omtalt, hvem der skulde veje den.

Under Losningen saa Kaptajnen, at cirka Halvdelen af Ladningen blev vejet hos den kgl. Vejer og Maaler og Resten paa min egen Vognvægt, uden at han nedlagde Indsigelse derimod. Først da Skibet var udlosset, og der viste sig at være Undervægt, protesterede han imod, at Fragten blev beregnet efter den udlossede Vægt, da ikke hele Ladningen var bleven vejet af den kgl. Vejer og Maaler.

Responsum af 9. Januar 1903:

I Kulhandel er Kaptajnen i et Tilfælde som nærværende berettiget til at forlange Ladningen udvejet ved autoriseret Vejer. Hvorvidt han har forskertset denne sin Ret ved ikke i Tide at forlange dette, er et Retspørgsmaal.

Da vi fra forskellige Skibsmæglere havde Erklæringer liggende, hvorefter Klintebjerg ansaas som god fynsk Havn, saa tog vi ikke i Betænkning at destinere en Ladning Hvede fra Kiel dertil.

Da vor Sælger, Hr. N. N. i Flensborg, imidlertid ikke vil anerkende Klintebjerg for god fynsk Havn, saa tillader vi os at bede den højtærede Komite at give os et Responsum for denne Sags Vedkommende, hvorfor vi forud takker.

Svarskrivelse af 10. Januar 1903:

— — — den nævnte Begæring er af Udvalget bleven overgivet til nærværende Komite, som i den Anledning ikke skal undlade at oplyse, at i Henhold til den Aar 1900 vedtagne Sluttedel for Handler i Korn „frit om Bord“ § 3 b maa Klintebjerg anses for at være „god Havn“ for et Skib, der ikke er større, end at det sikkert kan flyde ind dertil.

Ved Certeparti af 23. August 1902, oprettet i Kjøbenhavn, befragtede en herværende Tømmerhandler et Sejlskib til i X. i Ørnskjöldsvik Distrikt at indtage „en fuld og komplet Ladning Planker eller firskaarne Brædder“ og sejle denne Ladning til Kjøbenhavn. Der betingedes kun ²/₃ Fragt for Stuage (af 8 Fod og derunder), og trods Certepartiet intet indeholdt om Mængden af Stuage, tog Kaptajnen i Konnossementet Forbehold om, at der skulde betales fuld Fragt af, hvad Stuagen androg ud over 3 pCt. af Ladningen, hvilket Forbehold Befragteren efter gældende Kutyme har respekteret.

Kaptajnen har imidlertid villet gøre gældende, at en Del af den i Skibet indladede Trællast var af saa smaa Dimensioner, at den ikke rettelig kunde benævnes „Brædder“, og under Anbringende af, at Skibet grundet paa Dimensionernes Lidenhed ikke havde kunnet indtage en saa stor Last, som det ellers kunde, har Kaptajnen ved Kjøbenhavns Sø- og Handelsret sagsøgt Befragteren (Tømmerhandleren) til at tilsvare ham Erstatning for den formindskede Fragtindtægt.

Idet jeg bemærker, at de mindste Dimensioner paa den i Skibet indladede Trællast var ⁵/₈” i Tykkelse, 3” i Bredde og 6 Fod i Længde, tillader jeg mig paa vedkommende Tømmerhandlers Vegne til Brug under den fornævnte Retssag at udbede mig den højtærede Komites Responsum angaaende, hvorvidt firskaarne Trællast i Dimensioner fra ⁵/₈” til 1¹/₂” i Tykkelse, fra 3” og opefter i Bredde og fra 6 Fod og opefter i Længde efter gældende Handelssprogbrug og Handelssædvane rettelig henhører under Varebetegnelsen „Brædder“, eller om der i Danmark eksisterer nogen anden gængs Varebetegnelse for Trællast af de angivne Dimensioner, samt i sidst nævnte Tilfælde, særlig for hvilke Dimensioner anden Betegnelse bruges, og ganske særlig om der for Trællast af Dimensioner ⁵/₈” i Tykkelse, 3” i Bredde og 6 Fod i Længde findes anden Varebetegnelse end „Brædder“.

Responsum af 25. April 1903:

Der eksisterer ingen anden Betegnelse for firskaarne Trællast i de opgivne Dimensioner (fra ⁵/₈” til 1¹/₂” i Tykkelse, fra 3” opefter i Bredde og fra 6 Fod og opefter i Længde) end „Brædder“.

I en imellem N. N. Dampskibsselskab og P. P. indgaaet Kontrakt om Losning resp. Lastning af Selskabets Skibe findes blandt andet denne Bestemmelse:

For Favnebrænde 50 Øre pr. Favn.

hvorhos Kontrakten indeholder en almindelig Bestemmelse

om Betalingen af alt ikke i samme specielt angivet Arbejde.

Som Sagfører for P. P. tillader jeg mig at forespørge:

Er „Splitved“ Favnebrænde?

Responsum af 31. Juli 1903:

Nej.

Vi vil være forbundne for den ærede Komites Responsum i Anledning af nedenstaaende Spørgsmaal:

Et Sejlskib overfører en Ladning paa 320 Tons Kul (Antracite machine made cobbles) fra Swansea til en dansk Havn. Ved Udlosningen fremkommer en Manko af lidt over 4 Tons. Hvor meget heraf kan antages at være vanligt Svind paa Lasten?

Responsum af 11. August 1903:

Ved Levering af Kul fra Wales vil der som Regel være Svind paa Lasten fra $\frac{1}{2}$ —2 pCt., nærmere Oplysning angaaende den omspurgte Art af Kul kan ikke gives.

Ved dette tillader jeg mig at fremsende Konnossement over en Ladning Oljekager fra Marseille, som nylig er losset her. Modtageren lod samme udveje ved en af hans egne Arbejdere; der fremkom en betydelig Undervægt, for hvilken Skibet afdroges Fragt, som Modtagerens Opgørelse sammenholdt med Beregningen paa Konnossementet udviser.

Da denne ikke har benyttet kongelig autoriseret Vejer, anser jeg ham forpligtet til at betale Fragt efter indladet Vægt i Følge Konnossement, men tillader mig at anmode den højtærede Komite om en Udtalelse derom.

Responsum af 4. September 1903:

Komiteen er af samme Mening.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Et Dampskib har sejlet paa Timecharter i Vintermaanederne, og Tiden udløb d. 24. April. Det ankom til Lossepladsen d. 17. og var udlosset d. 23. April. Var Tidsebefragterne saa berettigede til at sende Skibet ud paa en ny Rejse, naar det maatte være klart for enhver, at dette ikke kunde fuldføre Rejsen — ja, end ikke naa at blive lastet — til Udløbet af den i Tidscertepartiet fastsatte Tid.

Skibsredere.

Sv.: Da vi ikke har set Certepartiet, er alt det, vi kan sige om Sagen, at Befragterne i Almindelighed er berettigede til at sende Skibet paa en ny Rejse, selv om det ikke kan fuldføre den før Udløbet af den i Certepartiet bestemte Tid. (Shipp. Gaz.)

Generalforsamlinger.

(Fremkomsten af nedenstaaende Referater er forsinket paa Grund af forskellige Omstændigheder.)

Dampskibsselskabet „Thore“

har holdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Axel Damm dirigerede.

Forretningsføreren, Købmand Thor E. Tulinius aflagde Beretningen om Virksomheden fra Selskabets Stiftelse i Marts 1903 til Aarets Udgang. Skibene har været i fast Fart paa Island. Desværre har Selskabet i sin korte Levetid haft alvorlige Uheld, der, omend de ingen Pengetab har medført, dog har bragt Uorden i Driften. I August forrige Aar strandede „Mjølneur“ og maatte gaa ud af Driften i $1\frac{1}{2}$ Maaned. Efter Udgangen af 1903 er „Scotland“ og „Kong Inge“ forliste. Med egne og 9 fragtede Dampere foretoges i de 9 Maaneder af 1903 ialt 33 Rejser paa Færøerne og Island, og indsejledes en Bruttofragt af c. 300,000 Kr. Selskabets egne Skibe har haft et Nettooverskud af c. 27,000 Kr., hvortil kommer c. 4,000 Kr.s Overskud af de fragtede Dampere. Efterat bl. a. „Mjølneur“s Havari er afskrevet og de andre fornødne Afskrivninger er foretagne, er Overskudet 18,508 Kr. Aktieudbyttet bliver 4 pCt.

Efter nogen Debat om Nødvendigheden af, at Selskabets Aktiekapital var bleven offentlig udbudt, gaves der Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Bankdirektør Einar Damm.

Dampskibsselskabet „Urania“

har holdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Arntzen. Beretning aflagdes af Forretningsføreren, Grosserer Alfred Christensen. Aaret 1903 var et af de daarligste i Skibsfartens Historie i lange Tider, og for vort Selskab har en Del sammenstødende Omstændigheder gjort det endnu værre. Reparation og andre Udgifter kan blive dækket. Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri var det ikke muligt at faa i Gang eller faa solgt til blot tilnærmelsesvis ordentlig Pris. Ingen kan forstaa, at vi ikke kan faa det i Drift og blive finansieret. Skibenes Brutto Indtægt har været Kr. 479,846,72, Udgifterne Kr. 490,591,76. Dertil kommer Renter, Handelsomkostninger etc. Kr. 52,360,43, saa at der ialt fremkom et Underskud paa Kr. 63,105,47. Paa Foranledning af Vekselselmægler Johansen oplyste Forretningstørreren, at de i Status som Beholdning af Aktier og Obligationer opførte 96,405 Kr. repræsenterede 26,000 Kr. i Obligationer og 117,000 Kr. i Aktier. Efter en kort Diskussion om Betingelserne for Salget af Hellerup Skibsværft blev der givet Decharge. Til Kommitterede genvalgtes Premierløjtnant Rothe og Skibsreder Torm.

Dampskibsselskabet „Nordseen“

holdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Arntzen. Dampmøller Rud. Schmith aflagde Beretning. Det forløbne Aar har været et af de daarligste Aar i Skibsfartens Historie; ikke alene har Fragterne været meget lave, men Kulpriserne har holdt sig vedvarende temmelig høje, og Opholdet paa Lade- og Lossepladserne var usædvanlig langt. Dertil kommer den Mængde mere og mindre meningsløse Paabud og Udgifter, der paaføres vor Skibsfart. Saa har vi Board of Trade i England, som har fundet for godt at ansætte en hel Stab af Embedsmænd, der jager rundt i Havnestæderne og stopper Skibene, paaberaabende sig at de er overlastede. Lønninger og Fornødenheder i Dampskibene er ogsaa i de seneste Tider tiltaget betydeligt. Skibenes samlede Brutto Indtægt har været Kr. 868,934,97, Udgiften for samtlige Skibe Kr. 784,415,34. Overskudet bliver derefter Kr. 78,519,73. Dertil kommer Kursavance Kr. 494,03, tilsammen Kr. 79,013,75. Herfra gaar Renter, Handelsomkostninger etc. Kr. 63,147,52. Hvorefter der bliver et Netto Overskud af Kr. 15,866,23, som foreslaas henlagt til Reservefonden. Regnskabet balancerer iøvrigt med Kr. 3,147,105,66.

Der gaves uden Omtale Decharge for Regnskabet. Til Kommitterede genvalgtes d'Hrr. Rud. Schmidt, Frantz Bay og D. Torm.

Det forenede Bugserelskab

holdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Oberst Abrahamson. Bestyrelsens Formand, Admiral Victor Hansen aflagde Beretning. Brutto Indtægten var 29,138 Kr., Udgiften 16,569 Kr. Der var foretaget omfattende Reparationer af Baadene, da Bestyrelsen ansaa det for at være af stor Betydning, at Materiellet var i god Orden. Til Reservefonden henlagdes 2,848 Kr., og som Udbytte gaves 4 pCt. med 9,792 Kr. Der gaves Decharge. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Premierlejtant C. J. Hansen.

Dampskibsselskabet „Højndal“.

Overretssagfører Carl Meyer dirigerede. Direktør Martin Carl aflagde Beretning. Skibene har i 1903 ligesom i de foregaaende Aar i Vintermaanederne været i Fart paa Middelhavet og den øvrige Del af Aaret sejlet paa Nord- og Østersøen. Der er bleven kontraheret i Newcastle for to ny Skibe, der skal afleveres i 1904. Til Betaling af disse Skibe vil der blive optaget et 5 pCt.s Obligationslaan paa 600,000 Kr. med Pant i Selskabets Skibe. Af Regnskabet fremgaar, at Overskudet med Saldo fra 1902 udgør 169,499 Kr. 04 Øre. — Bestyrelsen foreslaar, at der heraf udbetales et Udbytte af 5 pCt., og at der henlægges til Reservefonden 80,000 Kr. — Efter at samtlige Udgifter til Administration, Kaptajnernes Kaplak, Renter etc. er afholdte, bliver der en Saldo af 7,193 Kr. 85 Øre at overføre til 1904. Der meddeltes Decharge for Regnskabet. Til Kommitteret genvalgtes Overretssagfører Carl Meyer. Til Revisor genvalgtes Kaptajn E. L. Hansen og valgtes I. H. Fechtenburg i Stedet for fhv. Protokolsekretær i Højesteret Finsen. Derefter foretoges Udtrækning af Partialobligationer; følgende Numre blev udtrukne: 40, 31, 22, 7 og 38.

Dampskibsselskabet „Danmark“.

Dir. Bülow dirigerede. Forretningsføreren, Hr. Sonne, aflagde Beretning. Aaret havde jo været daarligt paa Grund af de slette Fragtforhold. Der var bygget et nyt Skib „Rolf“, som var afleveret i Marts f. A., og endelig var et nyt under Bygning paa et hollandsk Værft. Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører P. G. C. Jensen, aflagde Regnskabet. De seks Skibe havde opsejlet en Brutto Fragt paa 898,649 Kr. 34 Øre. Overskudet blev 61,057 Kr. 27 Øre, hvoraf der efter Fradrag af Administrations- og Renteudgifter blev henlagt 44,197 Kr. 37 Øre til Reservefonden, medens der intet blev til Udbytte. Da der imidlertid fra Reservefonden, der forrige Aar var 51,336 Kr. 77 Øre, fragik til Havarier og Reparationer 23,309 Kr. 07 Øre, blev den i Virkeligheden kun forøget til 72,225 Kr. 07 Øre. De seks Skibe var bogførte for 1,554,115 Kr. 78 Øre, idet 1,000,000 Kr. tidligere var afskrevet paa Anskaffelsessummen. A Konto paa det ny Skib, „Niels R. Finsen“, var betalt 260,298 Kr. 21 Øre. Efter at Decharge var givet, genvalgtes Kommandør Maegaard til Kommitteret.

Dampskibsselskabet „Norden“.

Den aarlige Generalforsamling ledes af Højesterets-sagfører Grüner. Den korresponderende Reder, Hr. P. Brown, aflagde Beretning. 1903 havde atter været et særdeles utilfredsstillende Aar. Som det vil erindres, var de to sidste ny Skibe hovedsagelig købte for Reservefondens Midler. Skulde man købe paany, maatte det ske enten ved Udvidelse af Aktiekapitalen eller ved Obligationslaan. Brutto Overskudet var 302,806 Kr., Driftsoverskudet 234,167 Kr. Efter at der til Reserve- og Fornyelsesfonden var henlagt 120,167 Kr., blev Restoverskudet 114,000 Kr. eller 3 pCt. af Aktiekapitalen. Selskabets Status var god, men Bestyrelsen havde dog ikke villet stille Forslag om disse 3 pCt.s For-

deling som Udbytte, men overlade dette til Aktionærerne. Det vedtoges derpaa enstemmig at give 3 pCt. Udbytte, ligesom der meddeltes Decharge. Til Medlem af Kontrolkomiteen genvalgtes Grosserer Vald. Poulsen.

Dampskibsselskabet „Torm“

har holdt sin aarlige Generalforsamling, som ledes af Grosserer I. B. Salomon. Rederen, Kaptajn D. Torm aflagde Beretning. Fragterne havde været meget lave, men Resultatet var desuagtet blevet noget bedre end for 1902, idet der dog kunde gives 3 pCt. Udbytte. Af Reservefondens 30,000 Kr. var Halvdelen medgaaet til Klassifikation af 2 af Selskabets Skibe. Man havde været saa heldig at undgaa Havarier. Der var anskaffet et nyt Skib paa Værftet i Kiel til Aflevering 1. Maj. Paa Grund af dette Skibs Erhvervelse, var der udstedt 350,000 Kr. Partialobligationer. Udover dette var Selskabets Gæld meget ringe. Regnskabet godkendtes. Til Kontrolkomiteen genvalgtes Kaptajn L. C. Kraemer og Grosserer I. B. Salomon.

Dampskibsselskabet „Vendia“.

Veksellerer Simonsen dirigerede. Forretningsfører Christensen aflagde Beretning. Resultatet var blevet nogenlunde tilfredsstillende. De to ny Skibe sattes i Fart i Juni Maaned; samtidig udvidedes Aktiekapitalen med 400,000 Kr. Regnskabet fremlagdes af Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen. Den samlede Indtægt var 70,126 Kr. Til Reservefonden henlagdes 20,000 Kr., og som Udbytte gaves til de gamle Aktier 4 pCt., til de ny 2 pCt. Der gaves Decharge. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer P. Madsen.

Fra Sø og Land.

De i disse Dage paa Orlogsværftet afholdte Maskinisteksaminer forløb saaledes:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 18, hvoraf bestod 16. Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 123, hvoraf bestod 95. Til den udvidede Maskinisteksamen indstillede sig i Hovedprøven 37, hvoraf bestod 28, i Maskinfag 11, hvoraf bestod 10, i Hjælpefag 8, hvoraf bestod 5, og til Tillægsprøve i Elektroteknik 28, hvoraf bestod 25.

Senatet i Hamburg har for Trafiken paa Elbens nedre Løb udsendt ny Bestemmelser, der træder i Kraft d. i. Juli.

Udenrigsministeriet meddeler:

Den russiske Regering har erklæret Bomuld for Krigskontrabande.

I Løbet af de 3 første Maaneder af dette Aar er der gennem Nord-Østersø Kanalen passeret 5,372 Skibe paa til sammen 862,799 Netto Reg.-Tons mod 5,727 Skibe paa 808,023 Tons i første Kvartal 1903. Den samlede Indtægt beløb sig i Aar til 439,589 Mark mod 404,132 Mark i Fjor. I Marts Maaned passerede 2,328 Skibe paa 329,804 Tons, og Indtægten var 166,915 Mark. (Norges Sjøfartst.)

Dampskibet „Nebraskan“, der nu i Foraaret ankom til New York fra San Diego, Kalifornien (via Magellanstrædet), er det første Dampskib, der paa Rejsen fra en Havn i det nordlige Stillehav til en Nord-Atlantehavshavn har benyttet flydende Brændsel. Dampskibet, der tilhører „American Hawaiian Line“, tilbagelagde her fra Havn til Havn en Vejlængde af 12,724 Kml., kun med Anløb af Punta Arenas. i en Tid af 51 Dage og 7½ Time. Gennemsnitsfarten var 10,35 Knob. I sine Beholdere havde Dampskibet Olje nok

til hele Rejsen. I de sidste Maaneder har Dampskibet benyttet urensset Petroleum paa sine Rejser mellem St. Francisco og Honolulu, en Afstand af 2100 Kml., og disse er udført paa $7\frac{1}{2}$ Dag. Til Rejsen fra San Diego til New York indtog Skibet 10,500 Barrels urensset Petroleum, og af dette Kvantum medgik 9,300 Barrels. Det meste af denne Petroleum var anbragt i Skibets Dobbeltbund, og Resten i en Tank, der naaede fra Skibets Bund og op til Hoveddækket. Rederiet mener, at Udgifterne til Brændselen paa Rejsen beløb sig til knapt Halvdelen af, hvad det vilde kostet at benytte Kul. Det nævnte Dampskib er 2,824 Netto Reg.-Tons.

(Norges Sjøfartst.)

Ugens Havarier.

Eolus, Skonnert af Stavanger, der, som meddelt, d. 8. ds. kom paa Grund paa Sjællands Rev og indbugseredes til Korsør, er d. 11. ds. bleven bugseret til Stege, hvor Reparation skal finde Sted.

Nora, Dpsk. af Frederiksstad, der d. 8. ds., paa Rejsen fra Riga til Grimsby med Træ, kom paa Grund ved Svaneke, er d. 11. ds. bragt flot af Svitzers og bugseret til Kjøbenhavn for Reparation.

Ida, Skonnert af Brantevik, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Norrland været paa Grund paa Gotska Sandøen, men er senere bragt flot af Bjærgningsdamper og indbugseret til Oscarshamn, hvor Reparation skal foretages.

Marie, Dpsk. af Andros, der, som meddelt, kom paa Grund paa Horns Rev, men atter kom flot og indbragtes til Esbjerg, er under Ledsagelse af en Svizzerdamper ankommen hertil, hvor Besigtelse og Reparation skal foretages.

Silkeborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Newcastle til Kronstadt med Kul, været paa Grund paa Syd-siden af Øland, hvorved Forskibet løb fuldt af Vand. Med Assistance er Skibet kommet flot og ind til Kalmar efter at have kastet c. 1,000 Tons af Ladingen over Bord, og tætnes nu, for at det kan bugseres til Kjøbenhavn, hvor Reparation skal foretages.

Emanuel, Fiskekutter af Esbjerg, er d. 15. ds. grundstødt ved Sønderho.

Clara, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 16. ds. hertil i Ballast fra Aarhus efter at have været paa Grund ved Refsnæs. Reparerer i Flydedokken.

Sophie, Brig af Fanø, ankom d. 16. ds. hertil med Sukker fra Christianssted. Briggen har været 28 Dage om Rejsen til Falmouth og 9 Dage hertil og har haft haardt Vejr, hvorved det har lidt en Del oven Bords Skade, ligesom Lasten er noget beskadiget af Søvand. Skibet reparerer her.

Sigyn, Dpsk. af Christiania, er Natten til d. 16. ds. grundstødt udfor Ohnsevig paa Lolland og staar haardt. Svitzers assisterer.

Søborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afsejling fra Glasgow, bestemt til St. John, været i Kollision med Kajen og har derved erholdt en Del Skade. Skibet returnerede til Glasgow for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Mandag den 2. Maj blev fra Sunderland Shipbuilding Company's Værft en ny Damper sat i Vandet, bygget for Regning Hr. L. H. Carl i Kjøbenhavn. Skibet, der fik Navnet „Skjold“, har følgende Hoveddimensioner: Længde 240', Bredde $36\frac{1}{2}$ ' og Dybde 19' og er klassificeret i Lloyd's 100 A. 1, special survey. Det er forsynet med Triple-Ekspansionsmaskine, der er leveret af North-Eastern Marine Engineering Company i Sunderland.

Lørdag d. 14. Maj foretoges paa Flensborg Skibsværft Prøvefart med Damperen „Diana“, den første af to til Rederiet Kirsten i Hamburg for nylig bestilte Dampere. Prøvefarten forløb i alle Retninger tilfredsstillende, hvorefter Skibet fortsatte Rejsen til Hamburg.

Hoveddimensionerne er: største Længde, 237' 0", største Bredde 33' 2", Dybde (moulded) 17' $6\frac{3}{4}$ ", Bæreevne c. 1,500 Tons.

Tirsdag d. 10. Maj foretog Spardæk Fragtdamperen Sara, bygget paa Howaldtswerke i Kiel for Regning Dampskibsselskabet Torm, sin Prøvetur. Skibets Hoveddimensioner er: Største Længde 73,150 m., Bredde 10,973 m. og Dybde 4,927 m. Lasteevnen er 2,400 Tons med et Dybgaende af 17' 9". Prøvefarten forløb tilfredsstillende, Skibet opnaaede en Hastighed af $11\frac{1}{2}$ Knob. Dette Skib er det niende, som er bygget paa Howaldtswerke til ovennævnte Rederi.

Den 30. April blev Damperen „Bryssel“, bygget paa Værftet „Vulcain Belge“ i Hoboken ved Amsterdam, sat i Vandet. Damperen, der er bygget til Dampskibsselskabet Vulcan (C. P. Jensen), er til Lloyds højeste Klasse, med enkelt Dæk, med kort Halvdæk, lang Bro og Bak; den er bygget af Staal med følgende Hoveddimensioner: 240' × 37' × 19' 2". Skibet faar Triple-Ekspansionsmaskiner; det har en Lasteevne af 2,360 Tons.

Det forenede Dampskibsselskab har solgt Dpsk. Kjøbenhavn, 369 Reg.-Tons Netto, til Hamburg for 83,000 Mark. Skibet skal over England afgaa til Odessa, hvor den skal benyttes som Passagerdamper i Kystfarten. Selskabet har fremdeles solgt Dpsk. Christiania, 449 Reg.-Tons Netto, til Windau, hvor det skal benyttes som Pakhus for Smør.

Paa Stettiner Vulkans Værft lader Hamburg-Amerika Linjen for Tiden bygge en Damper, der i Størrelse overgaar alle Tysklands øvrige Handelsskibe og bliver et Søsterskib til en Damper tilhørende samme Selskab, der er under Bygning i Belfast. De to Skibe bliver paa henholdsvis 25,000 og 23,000 Reg.-Tons Brutto og er bestemt til Atlanterhavsfarten. Det førstnævnte faar følgende Dimensioner: Længde 710' (engelsk), Bredde 75' og Dybde 54'. Deplacementet bliver paa 34,920 Tons, og Skibet skal kunne medføre 1,200 Kahytpassagerer og 23,88 Mellemdækspassagerer. I Modsætning til den betydelig mindre Damper „Deutschland“, der løber en Fart af 22 Knob, skal Farten her kun være 17 Knob, hvad der ganske vist vil forlænge en Overrejse med $1-1\frac{1}{2}$ Dag, men til Gengæld gøre Skibet til et behageligere Opholdssted for Passagerer og tillige betegne en betydelig Kulbesparelse.

Skibet skal afleveres i Foraaret 1906.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 17. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ankom her 17. Maj fra Antwerpen. — Alabama, Gotsche, afg. fra Newport News 7. Maj hertil. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Boston 3. Maj hertil. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersburg 6. Maj. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 14. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Bristol 9. Maj. — Antwerpen, Mikkelsen, ankom til St. Petersburg 15. Maj. — Arkansas, Petersen, ankom til New York 11. Maj. — Arno, Müller, afgik fra Dartmouth 17. Maj hertil. — Axelhuus, Skow, ankom til Trondhjem 16. Maj. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom her 17. Maj fra Libau. — Beira, Lunge, afgik fra Tarragona 16. Maj til Valencia. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Algier 16. Maj hertil. — Christian IX., Kolster, ank. til Pillau 15. Maj. — Dagmar, Larsen, afgik herfra 12. Maj til Manchester. — Douro, Mortensen, afg. fra Dart-

mouth 17. Maj hertil. — Frederik, Thomsen, afg. fra Hull 16. Maj hertil. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 9. Maj. — Georgios I., Sørensen, ank. til Riga 14. Maj. — Hekla, Hempel, afg. fra New York 7. Maj hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. her 8. Maj. — Island, Holm, afg. forv. herfra 18. Maj til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Neapel 17. Maj. til Messina. — Jolantha, Christiansen, ank. til Antwerpen 15. Maj. — Kasan, Hansen, ank. til Newcastle 16. Maj. — Kentucky, Staal, afg. herfra 16. Maj til Filadelfia. — Kiew, Frissenette, ank. til London 15. Maj. — Kursk, Gommesen, afgik fra Grimsby 15. Maj hertil. — Leopold II, Meyer, ank. til St. Petersburg 14. Maj. — Loire, Craignou, afgik herfra 16. Maj til Bordeaux. — Louise, Kruse, afgik fra Reval 12. Maj til Montrose. — Louisiana, Andresen, ank. til St. Petersburg 11. Maj. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik herfra 16. Maj til Boston via Christiania. — Morsø, Jacobsen, afg. herfra 16. Maj til Gøteborg. — Moskov, Meldahl, afg. fra St. Petersburg 16. Maj til Reval. — Nicolaj IJ, Lissner, ank. til Boston 13. Maj. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 17. Maj hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. til Dunkerque 15. Maj. — Norge, Gundel, ank. til New York 16. Maj. — O. B. Suhr, Wiencke, afgik herfra 14. Maj til St. Petersburg. — Omsk, Jonsen, ank. til St. Petersburg 17. Maj. — Perm, Christensen, ank. her 13. Maj fra Hull. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 12. Maj. — Rita, Schibbye, ank. til Stockholm 14. Maj. — Seine, Dampt, ank. til St. Petersburg 13. Maj. — Texas, Andersen, afgik fra New Orleans 15. Maj hertil. — Thyra, Fischer, afg. fra Libau 14. Maj direkte til Hull. — Tiber, Bech, afgik fra Memel 14. Maj til Hudiksvall. — United States, Wulff, ank. til New York 16. Maj. — Valdemar, Johnsen, ank. til Windau 16. Maj. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Libau 14. Maj direkte til London. — Viking, Rasmussen, ank. til Perna 15. Maj. — Annie ank. til Gøteborg 17. Maj. — Bergensereren ank. her 17. Maj fra Riga. — Brage afg. forv. herfra 17. Maj til Gefle. — Ellen ank. til Danzig 14. Maj. — Klar afgik fra Arendal 17. Maj hertil. — Marie ank. her 16. Maj fra Swansea. — R. E. Berg ank. her 17. Maj fra Gefle. — Skjalm Hvide ank. her 15. Maj fra Stettin; afg. forv. 18. Maj til Vestnorge. — Vadsø ank. til Stettin 12. Maj; afg. forv. 17. Maj til Manchester.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ank. til Dordrecht 11. Maj. — Frode, Tofte, ank. til Himango 10. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Rosario 4. Maj. — Erik II, Schmidt, afg. fra Rosario 27. April. — Knud II, Hansen, ank. til Rosario 12. April. — Danmark, Kraemer, ank. til New Orleans 13. Maj. — Ragner, Holst, ank. til Rouen 13. Maj. — Magnus, Mahncke, ank. til Burntisland 13. Maj. — Olaf, Petersen, afg. fra St. Vincent 11. Maj. — Svend II, Riber, afg. fra Riga 16. Maj. — Harald, Meyer, afg. fra Rosario 27. April.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Montrose 13. Maj. — Ansgar, Predbjørn, ank. til Boness 16. Maj. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Riga 16. Maj. — Hamlet, Schjødt, ank. til Transund 13. Maj. — Helge, Olsen, ank. til Kaunisari 13. Maj. — Rolf, Olsen, ank. til Riga 3. Maj. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Newcastle 14. Maj.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Riga 13. Maj. — Vagn, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 16. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Oran 13. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Messina 4. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 14. Maj. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Kronstadt 12. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 11. Maj. — Russ, Rasmussen, ank. til Venedig 2. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 12. Maj, best. til Tormo.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Antwerpen 15. Maj. — Kamma, Løffler, ank. til Sevilla 15. Maj. — Helga, Christensen, ank. til Norrkøping 13. Maj. — Martha, Olsen, afg. fra Burntisland 17. Maj. — Elna, Leth, ank. til Rouen 17. Maj. — Therese, Pedersen, ank. til Norrkøping 13. Maj.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afg. fra Newcastle 16. Maj, best. til Archangel. — Dana, Svane, afgik fra Newcastle 17. Maj. — Ophelia, Lambertsen, ank. til Horsens 14. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Liverpool 13. Maj. — Niobe, Mathisen, afgik fra Esbjerg 17. Maj, best. til Blyth. — Nancy, Nielsen, afg. fra Aarhus 14. Maj, ank. til Kbhvn. 15. Maj. — Nautik, Nielsen, afg. fra St. Petersburg 15. Maj, ank. til Abo 17. Maj. — Nord søen, Gram, ank. til Ghent 13. Maj. — Nexos, Basse, afg. fra Abo 15. Maj, ank. til Wasklot 16. Maj. — Nora, Jørgensen, ank. til Nantes 15. Maj. — Napoli, Christensen, afg. fra Karrebæksminde 11. Maj, ank. til Trångsund 15. Maj. — Neptun, Knudsen, afgik fra Seaham Harbour 14. Maj, best. til Nyborg. — Nerma, Nielsen, afgik fra Grimsby 10. Maj, ank. til

Rønne 14. Maj. — Alfa, Hansen, afgik fra Esbjerg 16. Maj, best. til Blyth. — Bodil, Thøgersen, ank. til Jacobstad 12. Maj.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Zwynrecht til Sandarne (Søderhamn Distrikt) 13. Maj. — Mary, Fischer, afg. fra Raumo til Ipswich 13. Maj.

Jylland. Ester, Sørensen, afgik 17. Maj fra London til Tynen. — Ingrid, Meinertz, ank. til Tynen 14. Maj. — Karen, Winther, ank. til Tynen 12. Maj.

Nord søen. Nordland, Petersen, afgik fra Boness 17. Maj, best. til Kbhvn. — Kron prins Frederik, Schmidt, ank. til Aarhus 10. Maj. — England, Andresen, afgik fra Rostock 16. Maj, best. til Warkworth. — Holland, Lund, ank. til Riga 17. Maj. — Rusland, Møller, afgik fra Odense 14. Maj, best. til Warkworth.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. fra Hull 14. Maj, best. til Kronstadt. — Mars, Rasmussen, ank. til Hobro 15. Maj. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Aarhus 12. Maj.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Helsingør 15. Maj, ank. til Riga 17. Maj. — Russia, Jespersen, afg. fra Swinemünde 13. Maj, ank. til Newcastle 17. Maj. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Stettin 12. Maj, ank. til Riga 14. Maj. — Normannia, Erichsen, afg. fra Sunderland 14. Maj, bestemt til Swinemünde eller Stettin.

Øster søen. Gratia, Andersen, afgik fra Riga 13. Maj, best. til Amsterdam.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra West Hartlepool 10. Maj, ank. til Korsør 14. Maj.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra South Shields 15. Maj, ank. til Hamburg 17. Maj. — Granaria, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, ank. til Hudiksvall 15. Maj. — Carbonia, Winckler, afg. fra Kbhvn. 13. Maj, ank. til Boness 17. Maj. — Estonia, Nielsen-Fisker ank. til Dordrecht 11. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 15. Maj. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Buenos Ayres 29. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til Ghent 17. Maj. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Newcastle 11. Maj, best. til Kronstadt. — Frederiksberg, Jørgensen, afgik fra Jacobstad 17. Maj, best. til Hartlepool. — Jomsborg, Kübl, passerede Sundet 18. Maj paa Rejse fra Blyth til Kronstadt. — Kronborg, Hveissel, ank. til St. Johns 14. Maj. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Kjøbenhavn 14. Maj, bestemt til Methil. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kronstadt 17. Maj, best. til Lappvik. — Søborg, Fischer, ligger i Glasgow under Reparation. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Sunderland 15. Maj, best. til Kbhvn. — Stjerneborg, Hansen, ank. til Sevilla 15. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Sundsvall 17. Maj, bestemt til Dieppedale. — Klampenborg, Matzen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, best. til Yxpila. — Marselisborg, Matthiesen, afg. fra Cardiff 6. Maj, best. til St. John. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kalmar 15. Maj. — Skodsborg, Schultz, ank. til Frederikshavn 9. Maj. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kjøbenhavn 14. Maj. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Brandohamn 16. Maj. — Vordingborg, Petersen, ank. til Windau 11. Maj.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Perna 14. Maj. — Kallundborg, Lund, afgik fra Ghent 14. Maj, best. til West Hartlepool.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ank. til Hull 14. Maj. — Helene, Jensen, ank. til Ghent 7. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Blyth 14. Maj. — Agnete, Sørensen, ank. til Karlskrona 16. Maj. — Alice, Hansen, afgik fra Kotka 17. Maj, best. til Bremerhafen. — Ajax, Brorsen, ank. til Kiel 16. Maj. — Bornholm, Abrahamson, ank. til Kiel 14. Maj. — Nauta, Mad-sen, ank. til Kiel 13. Maj. — Hermia, Petersen, ank. til Burntisland 16. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Perim 9. Maj. — Prins Valdemar, Kock, ank. til Antwerpen 13. Maj. — Siam, Jensen, afg. fra Antwerpen 14. Maj. — Ragnhild, Pedersen, ank. til Bunburry 25. April.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afg. fra Vigo 16. Maj. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 6. Maj, bestemt til Havre. — Danmark, Kraemer, ank. til New Orleans 12. Maj.

Æro. Energi, Nielsen, ank. til Råfse 10. Maj. — Enigheden, Svane, ank. til Newhaven 11. Maj.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Hangø 13. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Bordeaux 7. Maj. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Hangø 11. Maj. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Repola 13. Maj. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Falmouth. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Almeria 16. Maj. —

H. C. Andersen, Fenger, ank. til Libau 16. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Burntisland 16. Maj. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Repola 17. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Stugsund 17. Maj. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Hangø 11. Maj.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Kronstadt 17. Maj, bestemt til Pernoviken. — London, Bom, ank. til Kronstadt 7. Maj. — Paris, Krogh, ank. til Ny Karleby 13. Maj.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Kronstadt 16. Maj, best. til Frederikshavn. — Wien, Brink, ank. til Kronstadt 9. Maj.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Sundsvall 16. Maj. — Clara, Jensen, ank. til Kbhvn. 15. Maj. — Kai, Hintze, ank. til Neufahrwasser 15. Maj.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Boston 6. Maj. — Svend, Bønnelycke, ank. til Methil 16. Maj. — Axel, Damm, afgik fra Hudiksvall 11. Maj, best. til Honfleur.

Skjaln Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Frederikshavn 17. Maj, best. til West Hartlopool.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Kronstadt 15. best. til Kramfors (Hernøsand Distrikt.)

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Doris Brodersen, Hansen, ank. til Kaipara 10. Maj fra Delagoa Bay. — Lenita, Clausen, ank. til Demerara 13. Maj fra Liverpool. — Sophie, Svarrer, ank. til Kjøbenhavn 15. Maj fra St. Croix. — Aagot, Nørby, ank. til Capetown 15. Maj fra Rio Janeiro. — Sixtus, Eriksen, praiet 1. April paa 20° S. 38° W. fra Antwerpen til San Francisco.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, ank. 9. Maj til Boness fra Porsgrund. — Martha, Brinck, ank. 14. Maj fra Marseille til Rio Janeiro.

Rønne. Sigurd, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 9. Maj. — Gudmund, Borbye, ank. til Kiel 9. Maj. — Bornholm, Jensen, ank. til Grimsby 10. Maj. — Freja, Beck, ank. til Kiel 10. Maj. — Castor, Clausen, ank. til Kjøbenhavn 10. Maj. — Veset, Kofoed, ank. til Danzig 10. Maj. — Hans Peter, Westh, ank. til Grenaa 11. Maj. — John Hintze, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 14. Maj. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Kjøbenhavn 14. Maj. — Prøven, Bidstrup, ank. til Karlskrona 15. Maj. — Hermod, Grønwald, ank. til Kjøbenhavn 16. Maj.

Svendborg. Urda, Mikkelsen, ank. til Folkestone 8. Maj. — Althea, Skovgaard, ank. til Sundsvall 10. Maj. — London, Andersen, ank. til Sundsvall 10. Maj. — Odin, Andersen, ank. til Britonsferry 9. Maj. — Kirstine, Dam, ank. til Montrose 10. Maj. — Hansigne, Nielsen, ank. til Fowey 10. Maj. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Korsør 9. Maj. — Erhardt, Larsen, ank. til Newcastle 11. Maj. — Britannia, Rasmussen, ank. til Gefle 9. Maj. — Freyr, Jensen, ank. til Treguer 10. Maj. — Roma, Jensen, ank. til Sunderland 10. Maj. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Råtsø 11. Maj. — Pallesen, Jensen, ank. til Newcastle 11. Maj. — Hanne, Nielsen, ank. til Newcastle 11. Maj. — Lyø, Jensen, ank. til Exmouth 13. Maj. — Nanna, Baagøe, ank. til Stockholm 13. Maj. — Galathea, Bom ank. til Louise Distrikt 13. Maj. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Hull 12. Maj. — J. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Langesund 13. Maj. — Skjold, Larsen, ank. til Hasle 11. Maj. — Fulvia, Nielsen, ank. til Hernøsand 11. Maj. — Danebrog, Clausen, ank. til Kjøbenhavn 11. Maj. — Rasmus, Nielsen, ank. til Lybæk 11. Maj. — Valdemar, Andreasen, ank. til Grøningen 11. Maj. — Ane, Jørgensen, ank. til Croisic 11. Maj. — Peter, Jørgensen, ank. til Aberdeen 11. Maj. — Martha, Hansen, ank. til Åbo 12. Maj. — Triton, Nielsen, ank. til Blyth 13. Maj. — Belona, Larsen, ank. til Degerhamn 13. Maj. — Grethe, Hansen, ank. til Sundsvall 14. Maj. — Emanuel, Bentzen, ank. til Itzehoe 13. Maj. — Lilly, Rasmussen, ank. til Newcastle 13. Maj. — Maagen, Jensen, ank. til Råtsø 14. Maj. — Zampa, Petersen, ank. til Hernøsand 14. Maj. — Marie, Nielsen, ank. til Hernøsand 14. Maj. — Hertha, Hansen, ank. til Newcastle 14. Maj. — Doris, Købke, ank. til Nyköping 13. Maj. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Drøbak 13. Maj. — Noah, Poulsen, ank. til Middlesbrough 15. Maj. — Marie, Petersen, ank. til Anvers 14. Maj. — Dagny, Rasmussen, ank. til St. Johns 14. Maj. — Astræa, Frederiksen, ank. til Kallundborg 16. Maj. — Boline Marie, Hansen, ank. til Papenborg 15. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Frederikshavn 15. Maj. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Nystad 16. Maj. — Fylla, Rasmussen, ank. til Sundsvall 15. Maj. — Fønix, Hansen, ank. til Stettin 16. Maj.

Ærø. Ane Maries Minde, Hansen, ank. 10. Maj til Nykjøbing E. — Valborg, Johansen, ank. 10. Maj til Sheerness. — Skjold, Nielsen, er ankommen til Barbados

fra Patas. — Ingeborg, Rasmussen, ank. 7. Maj til Kjøge fra Stettin. — Kvik, Philipsen, afgik 10. Maj fra Kjøbenhavn til Faxe. — Saga, Jensen, ank. 10. Maj til Laguna Carmen. — Margrethe, Christensen, ank. 9. Maj til Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, ank. 10. Maj til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Danmark og Andreas passerede 8. Maj Dungeness for vestg. — M. Hay, Petersen, ank. 10. Maj til Trouville. — Lykkens Prøve, Hansen, ank. 9. Maj til Kjøbenhavn. — Norden, Rasmussen, afg. 8. Maj fra Dublin til Kanada. — Cura, Stærke, afgik 11. Maj fra Nyborg til Eckernsund. — Kathinka, Olsen, ank. 11. Maj til Rudkjøbing fra Bridgeness. — Anna, Madsen, ank. 11. Maj til Rudkjøbing fra Hartlepool. — Marie Sofie, Tofte, ank. 11. Maj til Rudkjøbing. — Fred. Friis, ank. 13. Maj til Delfzyl. — Bien, Petersen, ank. 12. Maj til Svinmunde. — Herkules, Bager, ank. 12. Maj til Drammen. — Paket, Friis, ank. 11. Maj til Kjøbenhavn fra Helsingør. — Regina, Kock, ank. 11. Maj til Kjøbenhavn. — Margrethe, Christensen, ank. 11. Maj til Kjøbenhavn. — Veritas, Staugaard, afgik 12. Maj fra Cadix til Caracuet. — Freden, Andersen, ank. 12. Maj til Sundsvall. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. 12. Maj til Swansea. — Fædres Minde, Christensen, ank. 12. Maj til Stettin. — Familien, Caspersen, ank. 12. Maj til Emden. — Ellen, Lauritzen, ank. 12. Maj til Grangemouth. — Lorenz, Levinsen, ank. 13. Maj til Sundsvall. — Habil, Rasmussen, ank. 3. April til Rio Hache. — Sylphe, Petersen, ank. 13. Maj til Middlesbrough. — Vega, Rasmussen, ank. 14. Maj til Shorehamn. — Fuglen, Petersen, ank. 13. Maj til Borgå. — Lykkens Prøve, Jensen, afg. 12. Maj fra Kjøbenhavn til Nivaa. — Caroline, Albertsen, afgik 13. Maj fra Kjøbenhavn til Stralsund. — Enigheden, Friis, ank. 12. Maj til Kjøbenhavn. — Bølgan, Friis, ank. 13. Maj til Dramselv. — Claudia, Aaberg, afg. 14. Maj fra Hamburg best. til Maracaibo. — Rolf, Christensen, pass. 14. Maj Brunsbüttel. — Enigheden, Friis, ank. 13. Maj til Kjøbenhavn. — Carl, Lindegaard, ank. 13. Maj til Kjøbenhavn. — Elna, Carlsen, ank. 14. Maj til Stockholm. — Eos, Christensen, ank. 16. Maj til Fowey. — Olga, Jørgensen, afsejlede 13. Maj fra Middlesbrough til Kjøge. — Nathalie, Wilhjelm, ank. 15. Maj til Gefle. — Yrsa, Bay, ank. 14. Maj til Vianno de Castello. — Laura, Jensen, ank. 15. Maj til Vianno de Castello. — Ariel, Andersen, ank. 16. Maj til Kramfors. — Phønix, Rasmussen, ank. 16. Maj til Bogense. — Forældres Minde, Christensen, ank. 16. Maj til Svendborg. — Cæsar, Jørgensen, ank. 16. Maj til Karlshamn. — Margrethe, Petersen, ank. 16. Maj til Svinmunde. — Zephyr, Hansen, ank. 16. Maj til St. Nazaire, efter 30. Dages Rejse fra St. Annine (Guadeloupe). — Freja, Nielsen, ank. 16. Maj til Kramfors. — Skandia, Hay, ank. 16. Maj til Plymouth. — Forening, Hansen, ank. 16. Maj til London. — Nansen, Petersen, passerede 16. Maj Cuxhafen.

Efterretninger for Søfarende.

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

Aile Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordseen. Horns Rev. Slugen. En Dybde af 14 Fod, Springtids-Lavvande, er funden 3,500 Alen N. 48° V. fra Lys- og Fløjtetønden „Slugen N.“ Stedet vil blive nærmere undersøgt.

Den 23de Maj 1904 vil Vagere til Brug ved Opmaaling paa Horns Rev blive udlagt.

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

Paa Havrevlen 14 Fod, i Kanalen 10 Fod og paa Fjordgrunden 9½ Fod.

Skagerrak. Skagen. Fra Midten af Juni 1904 ombyttes Lodsdamperen ved Skagen midlertidig med en Lodsdekbaad.

Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm. I de gravede Rønder i Bøgestrøm maa man ikke paaregne mere end 8 Fods Dybde, saa at den største Dybde, hvormed hele Løbet fra Østersøen til Sønder-Knigge kan passeres, er 8 Fod med daglig Vandstand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Fyrskibet uden for Trelleborg er inddraget og den ydre Klokketønde udlagt paa Station.

Karlskrona. Engelska Grundet. En sort og rød Varpetønde skal udlægges ved Engelska Grundet tæt ved Stagen med Kryds.

Norrköping Distrikt. Forandringen i Afmærkningen i Norrköping Distrikt er nu foretaget.

Tyskland. Oderbank S. Den S-lige Tønde ved Oderbank ligger paa 54° 7' 27" N. Br. 14° 24' 51" Ø. Lgd.

Rügen. Arkona. Det ny elektriske Fyr paa Arkona brænder nu til Forsøg det meste af Natten og viser Tre-Lyn over hele Horisonten. Den røde Vinkel i Arkona gamle Fyr bliver uforandret, indtil Arkona nye Fyr træder permanent i Virksomhed og et nyt Fyr, som er under Bygning paa den høje Kyst ved Ranzow, tændes; derimod bortfalder den røde Vinkel, som lyser over Tromper Wiek fra Arkona gamle Fyr, naar dette Fyr slukkes. Det ny Fyrs Plads er 54° 40' 52" N. Br. 13° 26' 13" Ø. Lgd.

Wismar-Bucht. I Wismar-Bucht har Dybderne forandret sig. Ved N.-Enden af Grunden Lieps er udlagt en hvid Spirtønde med rød N.-lig Topbetegnelse. 54° 1' N. Br. 11° 18' Ø. Lgd. NV.-Tønden, ved Hannibal, er flyttet til 54° 3' N. Br. 11° 19' Ø. Lgd.

Kieler Fjord. Strander Bucht. Fra 6te til 11te Juni 1904 afholdes Skydeøvelser i Strander Bucht ved Friedrichsort. Der skydes langs Kystdn i indtil 2 Kml. Afstand fra Standpladsen. Farvandet inden for Linjen mellem Tønde B og D er spærret for al Sejlads.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Halmstad. I Halmstad Havn foretages Opfyldning fra det indre Fyr V. efter.

Inre Tistlarne SØ. 11 Fods Grunden SØ. for Inre Tistlarne er nu afmærket med en Stage. 57° 31' 8" N. Br. 11° 45' 53" Ø. Lgd.

Bohusbukten. Stora Oset. Burö. Den 1ste August 1904 slukkes Burö Fiskefyr, og Stora Oset Fiskefyr forandres til et hurtigblinkende Fyr, der viser grønt Lys fra S. 43° V. til S. 87° V., hvidt Lys fra S. 87° V. gennem V. til c. N. 63° V. og rødt Lys fra N. 63° V. til N. 49° V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Zeegat van Terschelling. Schuitengat. Paa Barren i Schuitengat er der 9 $\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Zeegat van Vlissingen. Nieuwe Sluis. Ved Nieuwe Sluis gives fra 1ste Juni 1904 Taagesignal midlertidig med Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver et langt efterfulgt af to korte Stød.

Schelde. Houte og Pas van Terneuzen. I Houte ligger Spidstønde Nr. 3 nu paa 51° 25' 2" N. Br. 3° 40' 59" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 4 paa 51° 24' 46" N. Br. 3° 41' 57" Ø. Lgd. I Pas van Terneuzen ligger Stumpstønde Nr. 5 med afkortet Kegle paa 51° 23' 4" N. Br. 3° 44' 35" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Scilly Isles. Broad Sound. En 26 Fods Klippe ligger i Indløbet til Broad Sound, $\frac{7}{8}$ Kbl. N. 2° V. fra Bishop Rock Fyr og i N. 78° V. fra Round Rock. 45° 53' N. Br. 6° 26' V. Lgd., og en 38 Fods Plade $\frac{1}{2}$ Kbl. SV. for denne, $\frac{6}{8}$ Kbl. N. 5° V. fra Bishop Rock Fyr. Banken, hvorpaa disse Grunde ligger, hedder Flemmings Ledge.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Le Vert. En rød, 21 Fod høj Baake med Stage og Kegle er opført paa Le Vert. Den røde Spidstønde med Kegle, som laa ved Grunden, er inddragen. 47° 12' 32" N. Br. 2° 15' 57" V. Lgd.

Adour Munding—Bayonne. I 1904 tændes følgende Fyr mellem Adour Munding og Bayonne:

Paa Quai des Forges to Ledefyr: Forfyret er rødt, fast. Flammens Højde: 25 Fod. Hvid Fyrpæl. 43° 31' 38" N. Br. 1° 29' 57" V. Lgd. Bagfyret er rødt, fast. Flammens Højde: 55 Fod. Hvid Baake, 230 Alen N. 31 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Forfyret.

Paa den sorte Baake V. for Casquets et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. 43° 31' 10" N. Br. 1° 29' 32" V. Lgd.

Paa Pynten af Blanc Pignon et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Hvid Fyrpæl paa Floddiget. 43° 30' 51" N. Br. 1° 29' 37" V. Lgd.

Paa Blanc Pignon Kyst to Ledefyr: Forfyret er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Hvid Fyrpæl. 43° 30' 39" N. Br. 1° 29' 47" V. Lgd. Bagfyret er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 76 Fod. Hvid Fyrhus 230 Alen N. 14 $\frac{3}{4}$ ° V. fra Forfyret.

Ved Kølhalings Pladsen to Ledefyr. Forfyret er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Hvid Fyrpæl. 43° 30' 25" N. Br. 1° 29' 49" V. Lgd. Bagfyret er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 50 Fod. Hvid Baake, 230 Alen S. 25° V. fra Forfyret.

Ved Pont d'Aveugle et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Hvid Fyrpæl. 43° 29' 55" N. Br. 1° 29' 33" V. Lgd. **Azorerne. Faial. Ponta dos Capellinhos.** Fyret paa Ponta dos Capellinhos lyser fra N. 15° Ø. gennem N., V. og S. til S. 35° Ø.

Kap Verds Øer. Saint Vincent. Porto Grande. I Porto Grande kan man paa Western Union Telegraph Co.s Kontor hver Morgen Kl. 8 t. 20 m. 0 s., lokal Middeltid, hvilket svarer til Kl. 10 t. 9 m. 21 s., Paris Middeltid, sammenligne Kronometre.

Prince Edward Island S.-Kyst. Bedeque Bay. Summerside. Bygningen, Taarnet og Lanternen, hvorfra Summerside bageste Ledefyr vises, er hvide.

Nova Scotia. Halifax. Inner Sambro Island. Fyret paa Inner Sambro Island V.-Ende brænder nu hele Aaret. 47° 27' 14" N. Br. 63° 35' 20" V. Lgd.

Nova Scotia S.-Kyst. St. Margaret Bay. Indian Harbour. Løbet fra Wreck Island og ind i Indian Harbour er om Styrbord afmærket med tre røde Tønder med Kegle, der ligger 300 Alen S. 20° Ø., 350 Alen S. 81° Ø. og 350 Alen N. 58° Ø. fra Fyret paa Paddy Head Island SØ.-Pynt, og med en sort Tønde SØ. for en Klippe paa Løbets V.-Side, 250 Alen N. 12° Ø. fra samme Fyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet „Pollock Rip Shoal“ Nr. 73 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 58. Det viser et rødt, fast Fyr fra Stortoppen og et hvidt, fast Fyr paa Fortoppen. Flammens Højde: 41 og 29 Fod. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, Et-Stød af 3 S. Varighed hver $\frac{1}{4}$ Minut.

Fyrskibet „Cross Rip“ Nr. 5 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 9. Det viser et rødt, fast Fyr og giver Taagesignal med Klokke eller Horn.

Pollock Rip Slue. Skonnert „Levi Hart“ er sunken i Qollock Rip Slue. Rejsningen er over Vandet. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys i 10 S., Mørke i 10 S., er udlagt ved Vraget, omtrent midt i Farvandet, fra Chatam Fyr i S. 17° Ø. og fra Monomoy Fyr i Ø.

Long Island S.-Kyst. Fire Island Inlet. En sort og hvid vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., er udlagt midt i Indløbet Fire Island Inlet.

Long Island Sound. Stepping Stones. Paa Fundamentet til Stepping Stones Fyr er malet en 10 Fod lang, $\frac{1}{2}$ Fod bred, hvid Stribe omtrent 14 Fod over Middel-Lavvande.

New Jersey. Fyrskibet „Northeast End“ Nr. 44 ved Five Fathom Bank NØ.-Ende er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 16. Fyr og Taagesignal er uforandret.

Delaware River. Baker Shoal og Reedy Island. Baker Shoal røde Spirtønde Nr. 20 er permanent ombyttet med en rød Lystønde Nr. 20, der viser hvidt, fast Fyr. Reedy Island Lystønde Nr. 17 B er permanent ombyttet med en Spirtønde og Baker Shoal Upper Lystønde Nr. 20 A er permanent ombyttet med en Spirtønde.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola. Caucus Channel. En lille rød Fortjænde ligger c. 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. for den sort og hvid lodret sribede Fløjteønde ved Indløbet til Caucus Channel.

Porto Rico Ø. Culebra Island. Great Harbor. Afmærkningen og Sejlanvisningen til Great Harbor, som anført i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{1}{174}$, København 1902. er annulleret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Baie de Sanary. Grand Rouveau. Grand Rouveau hvide, faste Fyr er forstærket. Lysævnene 18 $\frac{1}{2}$ Kml.

Sicilien. Messina Stræde. Capo Peloro. Det røde Fyr paa Capo Peloro, c. $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 33° V. fra Hovedfyret, er ombyttet med et grønt, fast Fyr. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Italien. Scilla. Paa Yderenden af en lille Mole ved Scilla er tændt et rødt, fast Fyr. 38° 15' 22" N. Br. 15° 43' 5" Ø. Lgd.

Sicilien S.-Kyst. Licata. Baaken med Ballon paa In Mezzo Mare ved Licata er ødelagt og kun lidt over Vandet. Den skal genopføres.

Grækenland. Øen Zea. St. Nicolo. En Lloyd's Signal-Station er oprettet paa Zea $\frac{1}{2}$ Kbl. NV. for Fyret paa N.-Siden af Indløbet til St. Nicolo.

Rusland. Karkinit Bugt. Khorly. I Khorly Havn er bygget en Anlægsplads med 15 å 19 Fod Vand. En gravet Rende med 18 Fod Vand fører i N. 13° Ø. til Anlægspladsen. Renden er $\frac{1}{2}$ Kml. lang og 50 Alen bred; den er paa V.-Siden afmærket med 8 røde Stager og paa Ø.-Siden med 8 sorte Stager.

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

Forindien V.-Kyst. Travancore. Naimum eller Bunjall Hill. Naimum eller Bunjall Hill, hvis rette Navn er Mukunumalai, er 800 og ikke 600 Fod høj. 8° 28' N. Br. 77° 0' 5" Ø. Lgd. **Bay of Bengal. Kaladan River. Akyab.** En Muddergrund med 13 Fod Vand ligger SØ for Akyab. Dens S.-Ende ligger 1 Kml. N. 81° Ø. fra Fakir Point Yderende, og Grunden strækker sig derfra 7 1/2 Kbl. N. 56° Ø. hen med 1 1/2 Kbl. Bredde. En rød Spidstønde med Stage og Bur er i 20 Fod Vand udlagt ved Grundens S.-Ende, 9 1/2 Kbl. N. 85° Ø. fra Fakir Point Yderende og i S. 31° Ø. fra Akyab røde Fyr. 20° 6' N. Br. 92° 55' Ø. Lgd.

Den røde Spidstønde med Stage og Bur ved Flat Island Spit S.-Ende er flyttet 2 1/2 Kbl. N. 33° Ø. hen og ligger nu i 20 Fod Vand 6 Kbl. S. 71° Ø. fra Akyab røde Fyr.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Banka Stræde. Muntok. Paa Muntok Red ligger et Vrag sunket i 3 1/2 Fv. Vand N. 1/2 Ø., 3 Kbl. fra Landingsbroen. Paa Mastetoppen er anbragt Topbetegnelse. 2° 4' 45" S. Br. 105° 9' 45" Ø. Lgd.

Kina SØ.-Kyst. Breaker Point. Ved Vraget af den 15 Kml. S. 82° Ø. fra Breaker Point sunkne kinesiske Kanonbaad er udlagt en hvid Tønde. Masterne er ikke længere over Vandet.

Kina. Kiautschau Bugt. I Ju Nui San Fyr er indsat en hvid, fast Lysvinkel fra N. 1° V. til N. 4° Ø., der leder fri tæt V. om den V.-lige Tønde ved Hufeisen Riff. Ø. for denne Vinkel viser Fyret Et-Blink til Lysgrænsen. 36° 2' 42" N. Br. 120° 16' 38" Ø. Lgd.

Paa Hufeisen Riff er tændt et Fyr med En-Formørkelse, Lys 5 S., Mørke 1 S. Lyset er hvidt, undtagen fra N. 43° V. til N. 23° V., hvor det er rødt. Flammens Højde: 39 Fod. Hvidt og grønt vandret stribet, 43 Fod højt Taarn. 36° 4' 36" N. Br. 120° 17' 5" Ø. Lgd.

Det røde Fyr paa Arkona Insel er slukket og et rødt Fyr med En-Formørkelser, Lys 5 S., Mørke 1 S., tændt. Flammens Højde: 89 Fod. Synsvidden: 4 Kml. 40 Fod højt Taarn. 36° 3' 12" N. Br. 120° 18' 49" Ø. Lgd.

I Tsang Kou Løb er Tønde D/D ombyttet med en sort Baaketønde med Ballon. 36° 10' 4" N. Br. 120° 19' 40" Ø. Lgd.

Indløbet i den store Havn er om Styrbord afmærket med 2 røde Spirtønder HE/1 og HE/3 og om Bagbord med to sorte Spidstønder HE/2 og HE/4.

Naar Nordflak Fløjetønde ikke fløjter, gives i usigtbart Vejr hver 10 M. Knaldsignal fra Iltis Huk, og høres et Skibs Taagesignal derfra, gives Knaldsignalet hver 5 M., indtil Skibet er passeret.

Søminer er truffet drivende 40 Kml. uden for Kap Shan Tung.

INDHOLD:

Moderne Loddeapparater. — Kjøbenhavn, den 19. Maj 1904. — Enkelt Skib overfor Eskadre. — Fragtmarkedet. — Responsa, afgivne i 1903 af Grosserer-Societetets Komite. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdæles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Maj 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		71 ³ / ₄	72 ¹ / ₄
Danmark		62 ³ / ₄	64 ¹ / ₄
Norden.....		84	84 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	64 ¹ / ₂	64 ¹ / ₂	64 ³ / ₄
Carl.....		68	68 ¹ / ₄
Dannebrog		74 ¹ / ₄	75
Skjold.....		47 ³ / ₄	48 ¹ / ₄
Urania	17 ³ / ₄	17 ¹ / ₂	17 ³ / ₄
Union		77	78
Dampsk. af 1896		75	76 ¹ / ₂
Østasiatiske		92	94
Østersøen	86	86	88
Nordsøen		22	27
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		80	100
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....	59 ¹ / ₂	59	62
Inga.....		—	—
Hejmdal		—	96 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk. af 88		98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.....		—	—
5 ¹ / ₂ % Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₂ % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		97 ¹ / ₄	99
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82 ³ / ₄	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		86 ¹ / ₂	88
4 ¹ / ₂ % — — — 2. Serie ..		93	93 ¹ / ₄
4 ¹ / ₂ % — — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	86 ³ / ₄	86 ³ / ₄	87
4 ¹ / ₂ % — — — 7 —		92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		90	92
Aktier.			
Nationalbank		140	141
Privatbank		112 ³ / ₄	113
Landmandsbank		118 ³ / ₄	119
Handelsbank		122	122 ¹ / ₄
Grundejerbank		109	109 ¹ / ₄
Burm. & Wain	95 ¹ / ₄	95	95 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		94 ³ / ₄	95 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	142 ³ / ₄	— ¹ / ₂	143
Bryggeri Aktier	124 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	124 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 18. Maj 1904.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.16	18.13
Paris.....	72.50	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Maj 1904.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	88.80
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	—
5% Mexikanske 1899.....	100.60
5% Rumænske Stats.....	99.25
4% — — — 1890	87.25

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

„Foren. Dampskibs.“ 8,000, „Norden“ 6,000, „Carl“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Skjold“ 20,000, „Østasiatisk Komp.“ 30,000, „Dannebrog“ 10,000, „Union“ 4,000, „Østersøen“ 2,000, „Inga“ 2,000, „Urania“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Gamla Varfvet. J. E. Hübe, Göteborg

åtager sig reparationer och omkoppling af fartyg till här gällande billigaste priser.

Spiror och bjelkar på lager.

Telegramadress: „Gamla Varfvet“.

Rikstelefon 6016

SÆLHUNDE

Hele Sæler, brugbare til Udstopning, købes til høj Pris.

Alle Slags Dyr udstoppes.

N. C. Helling

Naturaliehandel & Præparationsværksted

St. Kongensgade 69.

Kjøbenhavn K.

UNMACK & PEDERSEN

Jærn-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist,

Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart

bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet,
Toldvæsenet,

Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovanteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

N. Nielsen & Søn

Skibsbygger

Frederikshavn.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin-** og **Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Slup

Godtfred Johannes, ladende ca. 40 Tons d. w., er billig til Salg ved Henvendelse til

Søborg & Benthin
Aalborg.

Nylig udkom:

Lærebog i Navigation

af **J. A. D. Jensen**,
Navigationsdirektor.

II. Afdeling omfattende Kravende til den udvidede Styrmandseksamen. 1 Kr. 50; indb. 2 Kr.

I.—II. Afdeling i ét Bind 7 Kr. 50 Øre.
Faas i Bogladerne.

G. E. C. Gad.

Nat-Skydeøvelser.

Saltholmsflakket. Sundet.

EFTER Mørkets Frembrud i Dagene fra 18de til 22de og fra 24de til 26de Maj d. A. vil der, naar Forholdene tillade det, blive afholdt Skydeøvelser paa Flakket Nord for Saltholm. Skydningen vil foregaa i sydlig Retning paa den Del af Flakket, hvor Dybden er under 3 Favne og fra Skibe eller Fartøjer, der befinde sig Syd for 55° 42' N. Br. Saalønge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys. Skibe og Fartøjer advares imod, saalønge de elektriske Søgelys ere i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Saltholms Nordside.

Praktisk Sømine- og Artilleriskole, Orlogsværftet
i April 1904.

R. HAMMER,
Skolechef.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø.</p> <p>Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speiditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>
Hobro.	<p>Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Ingen Lodstvang.</p> <p>Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.</p>	<p>Udføres billigt.</p>	<p>Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes.</p> <p>En 8 Tons Kran forefindes.</p>
Korsør.	<p>Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 Ø.</p>	<p>Lodstvang.</p> <p>Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.</p>	<p>Ballastafgift:</p> <p>3 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.</p>	<p>Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.</p>	<p>Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Ophalingspladser. Køhalehavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mode-rne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaa-ende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladnings-modtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Ma-skinfabriker. Store Træ-skibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 til-hører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejele.	En Rende med 18 Fods Dybde, af-mærket med Tøn-debøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for ud-gaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

James Stenstrøm

Skibsmægler-
og Befragtningsforretning
Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Per Sundin

Skibsmægler
Sundsvall.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers
Calling at Gamlakarleby.
Telegraphic address: RODÉN.

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.
Vestergade 3.
Kjøbenhavn K.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &
47. Telf. 387.

Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Tele-
fon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund.
Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53.
Telefon 120.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Eli Ohlin

S. Sørensens Eftf. NYHAVN 7.
Forretningen grundlagt 1881.

Stort Lager af:

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,
Kikkerter, Barometre,
Briller og Pincenez samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL,

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførelere Rabat.

CARL RISKA

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riska“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28164

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

Prøv engang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac *.
3 „ fin Scotch Whisky,
3 „ ægte gl. Madeira,
3 „ „ rød Portvin,
anbefales til d'hr. Skibskaptjener
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

LANDMANDSBANKEN

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og
Tovværksaffald** til højeste Priser.

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

**NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.**

**WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.**

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Maj 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparatonssted i Norden.
Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af alle Dimensioner.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhryingsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

UNMACK & PEDERSEN

Jern-, Staal- & Teknisk Materialforretning

Aalborg.

Telegr.-Adr.: „Maskinlageret“. Telefon Nr. 27.

Pakninger, Olier, Tvist,

Remme, Haner, Fittings, Metaller etc.

LANDMANDSBANKEN

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

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaflskibbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Flensborgs Skibbygning Selskab

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

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

De danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Konserves
 og Skibsproviant.

Bedst &
 billigst

Condenseret Mælk
 fra ANGLO SWISS CONDENSED MILK Co.
 anerkendt bedste Fabrikat

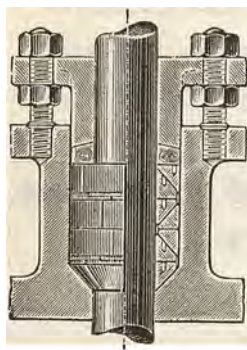
Sukret
 English Export
Swiss Milk

Usukret
Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
 Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
 Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
 navien:

Max Levig & Co.,
 Kjøbenhavn K.

Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paatrykt selve Omlagspapiret.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
 ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
 BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
 also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
 Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser



NB. Forretningen er grundlagt 1880.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

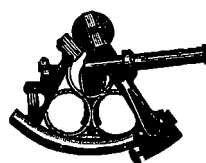
Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.



„KEW“ CERTIFICAT.
 110 Kr.

Prelster, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvgværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Tærfæse 12-2, 8-8 Aften. Søndag 1-2.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir. Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger gives.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. **Jøns B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.**

A. S. Motorfabrikken „Chic“,

Hillerød

bygger

Benzin-Baad-Motorer

som eneste Specialitet.

Udstilling

Ny Vestergade 18

Kjøbenhavn

Kjøbenhavn, d. 26. Maj 1904.

Den i vort sidste Nummer gengivne Dom angaaende Kollisionen mellem Skonnerten „Charles Chalmers“ og det britiske Krigsskib „Sutlej“, der er afsagt af Admiralitetsretten i London, fortjener megen Opmærksomhed, fordi den indeholder en Paamindelse til Autoriteterne om, at en Forandring i Loven med Hensyn til Handelsskibes og Krigsskibes Navigering i Forhold til hverandre er nødvendig.

„Shipp. Gaz.“ minder i denne Anledning om „Sans Pareil“-Sagen, en lignende som den ovenfor nævnte, og som fandt Sted for fire Aar siden. „Sans Pareil“ var et af tredive Krigsskibe, der kom dampende gennem Kanalen i fire Rækker og styrede mod Øst. „East Lothian“, en Fuldrigger, der bugseredes af en Slæberbaad, styrede samtidig Nord paa. Da man kom i Sigte af hinanden, havde Eskadren Slæberbaaden og Fuldriggeren paa Styrbords Side. Denne, der havde Eskadren paa Bagbords Bov, holdt Kurs og Fart og kom uden Ulempe gennem den nærmeste af de fire Rækker, men blev derefter sejlet i Sænk af „Sans Pareil“, det første Skib i den anden Række, der havde givet Bagbords Ror for at gaa klar af Slæberbaaden, men ikke havde set „East Lothian“.

Det blev indrømmet, at „Sans Pareil“ havde sin Del af Skylden for Kollisionen, men paa den anden Side blev det i høj Grad fremhævet, at Fuldriggeren burde have holdt af Vejen for Eskadren. Denne Paastand lykkedes det at faa godkendt; Appelretten erklærede efter sine Sagkyndiges Raad, at det var urigtig Navigering og daarligt Sømandsskab af Slæberbaaden og Fuldriggeren at forsøge paa at gaa for om Eskadren. Denne Dom blev modtaget med Utilfredshed, da den syntes at fastsætte den Regel, at et Handelsskib skulde være tvunget til at gaa af Vejen for et Krigsskib, der sejler i Eskadre, skønt det i Følge Søvejsreglerne skulde holde Kurs og Fart, hvis det andet Fartøj havde været et Handelsskib. Dommen syntes med andre Ord at give en Eskadre af Krigsskibe Ret til at holde Kurs og til at forudsætte, at Handelsskibene skulde holde sig klar af dem.

Hvad der gjorde Dommen endnu vanskeligere at forstaa, var, at den samtidig tilbageviste en under Sagen fremsat Paastand om, at en Eskadre havde Fortrinsretten til Søen.

Det engelske „Board of Trade“ ansaa det derfor for nødvendigt, under Henvisning til Sagen, at indskærpe Bestemmelserne i et tidligere udsendt Cirkulære, hvori det tilholdt Handelsskibe „ved betimelige Forholdsregler at holde sig klar af og undgaa at passere gennem en Eskadre.“

I „Sutley“-Sagen er det samme Spørgsmaal blevet rejst paany.

Skonnertbriggen „Charles Chalmers“, der sejlede Bidevind for Styrbords Halse, da den saa Top- og Bagbordslanterne af Kanalfaaen paa Styrbords Bov, passerede, idet den holdt sin Kurs, uden Uheld de tre første Skibe af Eskadrens Bagbords Linje. „Sutlej“, der var det fjerde og agterste Skib i denne Linje, forsøgte i sidste Øjeblik at gaa agten om Skonnertbriggen ved at give Styrbords Ror, men det var allerede for sent, og Resultatet blev, at den vædrede Skonnertbriggen,

der imedens var gaaet over Stag, paa dennes Bagbords Side.

Under Retsforhandlingerne blev det fra Krigsskibets Side gjort gældende, at Fejlen laa hos „Charles Chalmers“, fordi denne havde gjort Forsøg paa at passere igennem og bryde en Række Krigsskibe i Eskadre, og i Lighed med den ovenfor anførte Sag kunde man derfor vente, at Skonnertbriggen vilde blive erklæret skyldig i Sammenstødet.

Retten frikendte imidlertid Sejlskibet, og idet den skarpt skelnede mellem de to refererede Tilfælde, gav den tillige en Slags Redegørelse med Hensyn til Forstaaelsen af Dommen i „Sans-Pareil“-Sagen.

Det fremhæves saaledes, at Appelretten virkelig har ment, at Krigsskibe ikke har nogen Fortrinsret med Hensyn til Manøvrering eller den Orden, hvori de ønsker at sejle, men at de, naar de gaar frem i en bestemt Orden, hvad de selvfølgelig har Ret til, kan komme til at paalægge andre at tage særlige Hensyn. Om disse særlige Hensyn mener „Shipp. Gaz.“, at de under specielle Forhold kan betyde, at et Skib skal holde sig klar af en Eskadre.

Endvidere paapeges det, at Art. 21 i de internationale Søvejsregler (hvor i Følge nogen af disse Regler det ene af to Skibe skal gaa af Vejen, skal det andet holde sin Kurs og sin Fart), ikke finder Anvendelse paa Handelsskibe i Forhold til britiske Krigsskibe, fordi disse ikke er bundne af de internationale Søvejsregler, men derimod af dertil svarende Bestemmelser i kongelige Anordninger for Krigsflaaden, og herved skulde altsaa Spørgsmaalet om, hvad enkelt Skib bør foretage sig overfor Eskadre, besvares i Overensstemmelse med, hvad „almindeligt Sømandsskab eller Tilfældets særegne Omstændigheder maatte fordre.“

Endelig gjorde Dommeren opmærksom paa, at de to Tilfælde var meget forskellige, idet „East Lothian“ søgte at gaa for om en hel Eskadre, der dampede i fire Linjer, hvorimod „Charles Chalmers“ kun gik for om et enkelt Skib — tilmed et af de agterste.

Hvor meget eller hvor lidt Lys alt dette nu end kaster over Dommen i „Sutlej“-Sagen, tilføjer Bladet, saa kan man dog næppe mene, at disse to Tilfælde skulde vise, at Loven er, som den bør være. — Et Skib, der ser en Del Fartøjer i en saadan Stilling, at Kurserne med Fare for Sammenstød skærer hinanden, skulde efter Søvejsreglerne holde sin Kurs. Nu viser det sig imidlertid, at de paagældende Fartøjer er Krigsskibe, og i Stedet for at handle i Overensstemmelse med Søvejsreglerne skal Skibet gøre, hvad godt Sømandsskab maatte fordre, men hvorledes skal Føreren kunne vide, hvad der vil blive anset som godt Sømandsskab, navnlig naar det skal spille en stor Rolle, om han ved at holde sin Kurs træffer den ene eller den anden Del af Eskadren. Sandsynligvis vil det fornuftigste være at undgaa Eskadren under alle Forhold og at gøre dette, saa snart den kommer i Sigte, uanset Antal og Orden, hvori Skibene sejler.

Ganske karakteristisk og fuldkommen rigtigt sluttede den engelske Dommer med at udtale, at det ikke tilkom ham at afgøre, om Loven var tilstrækkelig til at yde Beskyttelse for baade Krigsskibe og Handelsskibe, men, tilføjede han, „hvis Loven, som den nu er, ikke giver

Krigsskibene den Manøvfrihed, som de utvivlsomt bør have, og samtidig ikke yder den fuldstændige Sikkerhed for Handelsskibene, som tilkommer disse, saa bør Loven forandres“.

Angaaende Certepartibestemmelsen om telegrafisk Underretning ved Lastning af Trælaster i Østersøhavne skriver Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære: Vi har oftere Lejlighed til at iagttage de mange Vanskeligheder, en Skibsreder kan komme i som Følge af Undladelse af at holde sig Bestemmelsen om telegrafisk Underretning strængt efterrettelig, og det viser sig, at Rederne som oftest trækker det korteste Straa, naar Aflader eller Modtager reklamerer for Skade paa Ladningen forårsaget ved, at den paa Grund af fejlagtige Telegrammer eller Undladelse af at telegrafere gøres klar til Skibning, førend Skibet virkelig ankommer. I franske Lossehavne taber Skibet næsten altid Sager i denne Anledning, uagtet Skaden som oftest er meget imaginær, og det kan dreje sig om store Summer, Skibet saaledes kan blive gjort ansvarlig for, idet Modtageren forsøger at udlede enhver Skade paa Ladningen fra denne Forsømmelse fra Skibets Side.

I et Tilfælde, vi nylig har haft med at gøre, blev Skibet ved Ankomst til Lossehavn i Frankrig gjort ansvarlig for, at en stor Del af Træladningen var blaa, under Paaskud af, at Ladningen havde erholdt Skaden ved Væde, medens den laa i Pramme og ventede paa Skibet, som først ankom 10 Dage efter den første Meddelelse, idet det fra sidste Lossested, efter at Efterretning var afsendt, sluttedes for en Ladning fra Lossestedet til en mellemliggende Havn. Her var utvivlsomt Skibet ansvarlig for den Skade, Lasten kunde have lidt ved at ligge i Pramme udsat for al Slags Vejr i 10 Dage, og det kunde være blevet en farlig Historie for Skibet, hvis ikke heldigvis en af Tribunalet udnævnt Besigtelseskommission var kommet til det Resultat, at Ladningens Blaahed skrev sig fra Aarsager, der laa længere Tid tilbage og derfor var Skibet uvedkommende.

Man ser heraf, hvilket Resultat en saadan Afvigelse fra den oprindelige Plan let kan have for Skibet.

I Tilslutning til et Cirkulære, udsendt af Konsul G. Due i Kristianssand angaaende Strømforholdene ved Norges Sydkyst, henleder „Gøteb. H. & Sjøfartstd.“ Opmærksomheden paa den stærke Strøm, som fra Nordsøen sætter ind mod Bohuskysten, og som er meget farlig for Fartøjer, som i den ene eller anden Retning sejler gennem Skagerak og Kattegat. Med Hensyn til Strømforholdene her anfører Bladet følgende fra „Svenska lotsen“:

I Bohusbugten danner Strømmen sædvanlig et Kredsløb. Fra Nordsøen sætter den langs det jyske Rev i nordøstlig Retning over mod Sverrig. Dette er næsten altid Tilfældet undtagen ved stærke østlige Vinde, da den undertiden sætter mod Vest. Denne vestlige Strøm sætter mod den svenske Kyst i Almindelighed med 1, under iden med 2 og under sydvestlige Storme med 3 à 4 Knobs Fart. Naar den møder Kattegattets sydlige Strøm, tager disse to Strømme sammen en nordøstlig Retning op mod Sverrigs Kyst, som de siden følger Nord paa, indtil det fra Kristiania Fjorden udstrømmende Vand tvinger hele Vandmassen til at tage en V. S. V. lig Retning langs Norges Kyst og ud i Nordsøen. Under vestlige Storme, særlig under Efteraarstormene, hænder det undertiden, at Strømmen med temmelig betydelig Fart sætter mod Øst langs den norske Kyst. I saadanne Tilfælde bør Skibe, som med mindre sigtbart Vejr og mindre paalideligt Bestik er gaaet langs Norges Kyst bestemt til Sverrig, lægge bi for ikke ved Nattetid at faa Land i Læ ved Koster. Under sydvestlige Storme sætter Strømmen med stor Hastighed fra Skagen ret mod den svenske Kyst mellem Marstrand og Hällö samt

mod Nord derfra langs Kysten, men ogsaa der saa stærkt, at den ved udstikkende Dele af Kysten som Paternosterskærene, Måseskär, Hällö og Väderørerne under eller før saadanne Storme ofte gaar med 4 til 5 Knobs Fart, hvorved Søen ofte bliver vanskelig og krap. Den stærkeste Strøm gaar med 4—6 Knobs Fart fra Kysten. I godt Vejr er Strømmen svag 12—16 Kvartmil fra Kysten.

Nordlige Vinde formindsker den sydlige Strøms Hastighed, og vedholdende eller stærke Storme af den Slags ophæver den og forårsager en nordlig Strøm, der endog kan føre Strømme fra Nordsøen i sydøstlig Retning. Som Følge af denne Strømmens Uregelmæssighed og Styrke bør Fartøjer under haardt Vejr ikke lægge bi mellem Skagen og Marstrand eller Skagen og Hällö, men heller søge at presse sig forbi denne Strøm mod Nord ud i Skagerak eller ogsaa søge Ankerplads i Aalbæk Bugten eller Nødhavn ved den svenske Kyst.

For at anføre nogle Eksempler paa Strandinger, der i større eller mindre Grad er forårsaget af Strømmen, nævner Bladet „Eklipika“, der i taaget Vejr grundstødte ved Paternosterskærene, en dansk Skonnert, der strandede paa Hyppeln, og Dampskibet „Sirius“, der ogsaa strandede ved Paternosterskærene.

Dersom man blandt Kystbefolkningen mellem Vinga og Hällö anstillede Undersøgelser for at faa Rede paa de Tilfælde, i hvilke Fiskere har givet Kaptajnerne Underretning om Fartøjernes Position i Forhold til den svenske Kyst, vilde der visselig kunne erholdes mange værdifulde Oplysninger.

Vi har bragt i Erfaring, at Autoriteterne i Ghent afkræver Skibsfarten en Afgift, „dechargement sur le quai ouvert (bois)“, som ikke synes at være berettiget, da den i et Tilfælde, vi nedenfor skal gengive, blev tilbagebetalt Rederiet, og vi vil ikke undlade at gøre Skibsredere opmærksom herpaa.

En Damper, der lossede i Ghent, blev i Mæglerens Opgør debiteret for „dechargement sur le quai ouvert (bois)“ Frcs. 138.37, og Regningen var udstedt af Havnekaptajnen og saa saaledes ud, som om den var i Orden. Paa Henvendelse til Mægleren om, hvad der mentes med denne Afgift, fik Rederiet det Svar, at Afgiften betales til Havneautoriteterne for Tilladelsen for Skibet til at beholde sin Kajplads under Losningen og derved erholde hurtig Ekspedition.

Rederiet lod sig imidlertid ikke tilfredsstille med dette Svar, men tilskrev Konsulatet i Ghent og udbad sig Oplysning om, hvorvidt denne Afgift var berettiget. Fra Konsulatet har Rederiet intet Svar faaet, derimod kom der nylig fra Mæglerne Meddelelse om, at de efter Undersøgelser havde opnaaet at faa det hele Beløb godtgjort, hvorfor de anmodede om at faa Regningen tilbagesendt.

Det ser saaledes ud til, at Havneautoriteterne her forsøgte at tilvende sig en Afgift, hvortil de ikke var berettigede.

(Nord. Skibsrederforenings Cirk.).

I Følge Forslag til Forandring i den engelske Søfartslov af 1894 skal bl. a. efter 31. December 1907 ethvert britisk, paa Udlandet gaaende Skib paa 1,000 Tons og derover, naar det gaar til Søs fra en Havn i Storbritannien, have en med Certifikat forsynet Kok om Bord. Dette Certifikat maa, for at være gyldigt, være udstedt enten af Board of Trade eller fra en af Board of Trade autoriseret Stewardskole. Dersom et Skibs Rederi eller Kaptajn undlader at opfylde de her foreskrevne Regler, er de hjemfaldne til en Mulkt af 25 £. Nogen Retsforfølgning i Anledning af denne Sag kan ikke foretages uden af Board of Trade eller med dettes Samtykke.

Efter 31. December 1907 skal ingen Sømand i

Storbritannien have Adgang til at undertegne en Hyrekontrakt, dersom han ikke har saa meget Kendskab til det engelske Sprog, at han forstaar de Ordre, som gives under hans daglige Arbejde om Bord.

Med Hensyn til det Ophold, som er at vente ved Losningen af Kulskibe i Kronstadt, skriver en engelsk Reder til „Sh. Gaz.“ bl. a.: I Følge modtagne Efterretninger fra Kronstadt bruger Dampere paa c. 2,300 Tons i Kronstadt fire til seks Dage til at losse. I Tilfælde af, at en hurtig Ekspedition ikke er til at opnaa, maa Raterne til Kronstadt ubetinget forhøjes. Det er dog tvivlsomt, om denne Tilstand vil blive bedre, saa længe Krigen varer, tilmed da Kronstadt, foruden de sædvanlige Ladninger fra de engelske Havne, ogsaa importerer en stor Mængde Kul fra Wales. Ved den større Indførsel og mindre Arbejdskraft kunde et længere Ophold i denne Sæson nemt blive et stadigt Onde, og det anbefales derfor Redere ved Befragtingen af deres Skibe i egen Interesse at tage dette i Betragtning.

Angaaende Maattepengene i sydrussiske Havne er der nu indgaaet det Kompromis, at Afladeren for Fremtiden betaler $\frac{9}{16}$ Kop. pr. Tschetwert til Skibet, medens Maattepengene hidtil beløb sig til $\frac{3}{4}$ Kop. (Hamb. Børsenh.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Lørdagen d. 2. Juli i Nykjøbing, Mors. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde samme Sted.

Mellem Redere og Modtagere er der, i Følge „Hamb. Børsenh.“, kommet en Overenskomst i Stand om Losningen af Træ i Antwerpens Havn. Efter denne skal i Tidsrummet fra d. 10. November til d. 15. Februar Arbejdet genoptages Kl. 12 $\frac{1}{2}$ og paa Kaptajnens Forlangende fortsættes til Solnedgang, hvorved hver Part bærer Halvdelen af Udgifterne.

Med Hensyn til Losning af Pitchpine i Hamburg skrives bl. a. til „Fairplay“, at det nu er nødvendigt at indføre nedenanførte Klausul i Certepartiet, naar der er Mulighed for, at Skibet kommer til at losse sin Ladning i nævnte Havn:

„I Tilfælde af, at Dampskibet skulde blive beordret til at losse ved en Kaj i Hamburg, skal al Kajafgift, som derved foraarsages, betales af Lastemodtagerne uden Hensyn til nogen Vedtægt eller Kutyme om det modsatte.“

Tidligere var det Sædvane at losse saadanne Ladninger paa Strømmen, nu bliver Skibene undertiden beordrede ind til Kajen for at losse, og i saa Tilfælde kommer der hertil en Ekstraudgift af c. 6 d. pr. Ton, hvilket maa betales af Rederne, dersom ikke det modsatte er bestemt i Certepartiet. Det er derfor af Betydning, at dette bliver almindelig bekendt.

Losningsomkostningerne i Kjøbenhavn.

I Anledning af de i vort Nummer for d. 12. ds. efter Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære gengivne Meddelelser om Losningsforholdene i Kjøbenhavn, bringer vi nedenfor nogle berigtigende Oplysninger.

Den i Skibsrederforenings Cirkulære omhandlede Regning for Losningen af D/S „Brattingsborg“ ved Larsens Plads kan ikke betragtes som Norm for Losningsudgifter i Kjøbenhavn. „Brattingsborg“ kom med Last af Korn og Oljekager fra Sortehavet og var, som de Baade, der kommer derfra med Kornlast, afmaattet, d. v. s. Ladningen var delt ved Maatter i flere forskellige Afdelinger, mindst 7 i hvert Lastrum, og Forpeak og deslige Rum, der er ganske specielt vanskelige at komme til at losse, var fyldte med Oljekager. Dette fordyrer Losningsomkostningerne meget her i Kjøbenhavn som ogsaa flere andre Steder.

Fremdeles er det oplyst, at den her nævnte Regning vel er fremsendt af Larsens Plads, men at der paa den findes Poster, som er usædvanlige i Kjøbenhavns Havn og derfor heller ikke betalte af vedkommende Reder, idet Sagen er afgjort ved gensidig Overenskomst. Det lader sig for øvrigt ikke gøre at anstille Sammenligninger mellem Losningsomkostningerne i Kjøbenhavn paa Basis af de Baade, der kommer med Korn og Foderstoffer fra Sortehavet. Sammenligner man derimod Losning i Kjøbenhavn af Korn og Foderstoffer for ordinære Ladningers Vedkommende med f. Eks. Hamburg, kommer man til det Resultat, at uagtet Kornladninger i Hamburgs Havn for Størstedelen losses „paa Strømmen“, hvor Udgifterne er langt mindre end ved Kaj, er Arbejdet med Losning af Korn dog billigere i Kjøbenhavn. Og losses Skibet ved Kaj, er Omkostningerne langt mindre i Kjøbenhavn, fordi Kajafgifterne er saa smaa her i Forhold til i Hamburg.

Det, som for Kjøbenhavns Vedkommende vækker Opsigt paa Grund af de store Losningsomkostninger, er Losning af alt, hvad der ikke kan losses med mekaniske Midler som f. Eks. Oljekager o. desl. For slige Artikler, som man losses med Haandkraft, er Arbejdslønnen dyr, og de samlede Omkostninger paa Skibet sikkert derved ogsaa højere i Kjøbenhavn end i de fleste fremmede Havne, men for alle andre Varer er de samlede Udgifter ved Losningen i Kjøbenhavn mindre end i Hamburg. Selv i Tilfælde, hvor selve Losningsomkostningerne er lidt større i Kjøbenhavn, som f. Eks. ved Stykgodsladninger, opvejes dette rigeligt af de smaa Havneafgifter, saa at de samlede Omkostninger for Skibet bliver mindre. I saa Henseende kan henvises til en af Kjøbenhavns Havnevæsen affattet Brochure om de Omkostninger, der falder paa Skibe, der losses i Kjøbenhavns Havn.

Af udenlandske Dampskibsselskabers Aarsberetninger for 1903.

Hamburg-Amerika Linjen. Regnskabet udviser et Driftsoverskud af Mk. 22,009,274.22, der efter Fradrag af Renter (Mk. 1,702,500), Afskrivninger paa Skibenes Værdi etc. (Mk. 13,832,524.08) giver et Restbeløb af Mk. 6,474,250.14. Af denne Sum udbetales i Dividende Mk. 6,000,000 eller 6 pCt. af Aktiekapitalen, medens Resten gaar til Reservefond og Tantieme.

Skibenes samlede Brutto Tonnage er i Aarets Løb tiltaget fra 651,151 til 727,948 Tons eller omtrent 12 pCt. med en Gennemsnitsalder af Skibene paa 6 Aar og 7 Maaneder.

Denne Tonnage er fordelt paa 139 Oceandampere med 694,460 Reg.-Tons og 171 Floddampere, Slæberbaade etc. med 33,488 Reg.-Tons.

I Aarets Løb er der ialt udført 940 Rundrejser, ved hvilke der er befordret 304,346 Passagerer paa alle Klasser samt 4,800,554 Fragttøns Gods.

I Følge Linjens Overenskomst med Morgan-Trusten skal der ydes denne en Sum, der svarer til Hamburg-Amerika Linjens Dividende, beregnet efter en Aktiekapital

paa 20 Millioner Mark, medens Trusten til Gængæld skal udbetale Linjen en fast Rente af 6 pCt. af den samme Sum — for Aaret 1903 finder der saaledes overhovedet ikke nogen Udbetaling Sted.

Med Hensyn til den mellem de Selskaber, der hører til den nordatlantiske Dampskibsring, og Cunard Linjen udbrudte Konflikt, lægger Beretningen ethvert Ansvar over paa denne Linje, og efter en Omtale af de allerede trufne Foranstaltninger (Skandia Linjen) fremhæver den, at Selskabet staar i Begreb med at foretage yderligere Forholdsregler for at kunne føre Kampen med det fornødne Eftertryk.

Norddeutscher Lloyd. Regnskabet udviser et Driftsoverskud af Mk. 26,511,127.50, der efter Fradrag af Renter, Skat etc. (Mk. 4,494,054.70) Afskrivninger paa Skibenes Værdi (Mk. 14,203,526.95) giver et Rest-beløb af Mk. 6,459,047.60, hvoraf Mk. 6,000,000, eller 6 pCt. af en Aktiekapital paa 100 Millioner Mk., udbetales til Aktionærerne, medens det resterende dels henlægges til Reservefond og dels udbetales i Tantieme.

Selskabets Overenskomst med Morgan-Trusten indeholder ganske de samme Betingelser med Hensyn til gensidig Støtte som Hamburg-Amerika Linjens, dog er den Sum, hvorefter de gensidige Udbetalinger finder Sted, her sat til 25 Millioner Mark.

Til Trods for den paa Fragtmarkedet herskende Depression betegner Selskabet det forløbne Aar som værende bedre end det foregaaende og for Passagertrafikens Vedkommende endog som fuldstændig tilfredsstillende. Der er saaledes i Aarets Løb befordret ikke mindre end 374,972 Passagerer og 3,292,881 Kbm. Gods.

Norddeutscher Lloyd uddanner selv sine Officerer paa to dertil indrettede Kadet-Skoleskibe, hvoraf hvert medfører over et halvt Hundrede Kadetter.

Selskabets Flaade omfatter 68 søgaaende Dampere med tilsammen 455,122 Brutto Reg.-Tons, 53 Kystdampere med 73,717 Brutto Reg.-Tons og 47 Floddampere med 5,379 Tons.

Holland-Amerika Linjen. Regnskabet balancerer med Gylden 2,802,301; til Afskrivninger er medgaaet Gylden 1,474,817, til Reservefond er henlagt Gylden 249,871 og til Aktionærerne er udbetalt Gylden 960,000. Aktiekapitalen er 12 Millioner Gylden. Selskabets Flaade omfatter 7 Passagerdampere med 76,901 Tons og 3 Fragtdampere med 19,360 Tons. Den samlede Tonnage, alt iberegnet, udgør 99,371 Tons.

Generalkonsul Peter Berg.

Den 14. Maj døde efter et næsten 5 Ugers Sygeleje vor bekendte Landsmand, forhenværende Generalkonsul Peter Berg i St. Petersborg i en Alder af 68½ Aar. Den Afdøde var siden 1851 bosat i St. Petersborg, hvor han først i en Aarrække som Vicekonsul, senere som Generalkonsul, udfoldede en meget betydelig Virksomhed, der kom en Mængde Landsmænd til Gode. Han var Medarbejder i det store Firma H. J. Pallisen og siden 1881 i en lang Aarrække eneste Leder af den mangeartede Virksomhed, der har sat dybe Spor i Byens Erhvervsliv, og som i sin talrige Stab af Medarbejdere tæller et betydeligt Antal Danske. Til sin Død var Generalkonsul Berg senior Chef i nævnte Forretning, der paa Grund af Tidernes Ugunst i 1900 blev nødsaget til at ansøge om Indsættelse af en Administration, hvori den Afdøde tog aktiv Del, indtil Sygdommen satte en Bom for hans Arbejdsævne.

De mange, som i Tidernes Løb kom i Berøring med den Afdøde, vil mindes ham som en sjælden nobel, elsk-



værdig og brav Mand, hvis Hjerte og Pung altid stod trængende, særlig Danske, aaben.

Trods den store Beskedenhed, der var hans Særkende, var han i mange Aar et anset Medlem af Børs-komiteen, Meddommer i Handelsretten, Æresmedlem i den skandinaviske Velgørenhedsforening og i flere Sømandsforeninger i Danmark, hvor han ved Legater og Bidrag har efterladt sig et smukt Minde.

De ny Forordninger i Rusland.

Vi har modtaget følgende:

Maa det være mig tilladt gennem „Dansk Søfartstidende“ at gøre ærede Kolleger, særlig Sejlskibsførerne, opmærksom paa de ny Forordninger i Rusland, samt hvorledes disse bringes i Anvendelse i Kronstadt.

Paa Rejse fra Fowey til St. Petersborg ankom jeg paa Kronstadt Red d. 12. ds. om Aftenen. Før Afgangen fra Fowey havde jeg faaet udstedt Sundhedspas, Manifest over Ladningen, Kopi af Folkelisten og en Deklaration, og alle disse Papirer blev attesterede af Mægleren dersteds; ankommen paa Kronstadt Red udskrev jeg tillige en Proviantliste. Næste Morgen mødte en Toldembedsmand om Bord og spurgte, om jeg havde Deklarationen færdig, og jeg overgav ham da alle ovennævnte Papirer tilligemed den originale Folkeliste, Skibets Maalebrev og Konnossementet. Efter at have gennemset disse, gav han mig et Deklarationsskema og sagde, at jeg maatte komme i Land paa Toldboden med mine Papirer. Da jeg kom ind paa Toldboden i Havnen, blev der hentet en Tolk, og gennem ham blev jeg oplyst om, at Toldvæsenet nægtede at modtage mine Papirer og klarere Skibet, fordi nævnte Deklarationsskema, som jeg først havde faaet af Toldvæsenet, ikke var udfyldt, da dette kom om Bord.

Da jeg protesterede mod dette med den Motivering, at jeg ikke kunde udfylde et Papir, før jeg havde det, blev der svaret, at saa skulde jeg have sørget for at have en Agent paa Pladsen. Jeg blev saa vist op paa den store Toldbod i Byen, og det første Spørgsmaal, jeg der fik, var: Hvorfor har De ingen Agent her?

Jeg svarede, at jeg var bestemt til St. Petersborg og havde min Agent der, at jeg i 15 Aar havde sejlet derpaa som Skibsfører og i den Tid stedse havde kunnet

klare mig uden Agent paa Kronstadt Rød, men saa hed det: Ja! men nu har vi de ny Forordninger. Man nægtede ogsaa her at tage mod Papirerne, men henviste mig til det danske Konsulat, hvor man saa raadede mig til at udfylde et Deklarationsskema og indgive det tilligemed de øvrige Papirer. Dette gjorde jeg, men der blev saa forlangt, at der skulde medfølge et Bønskrift. Jeg fik da gennem Konsulatet skrevet et Bønskrift og gik med dette og de øvrige Papirer til den store Toldbod, men saa hed det, at der skulde et Stempel til 60 Kopek paa hvert af Papirerne — der var saa ialt 5 — og et paa Konnossementet til 10 Kopek. Da jeg ikke havde tilstrækkelig russiske Penge til alle disse Stempler, maatte jeg først i Byen og veksle og gik derpaa for fjerde Gang paa Toldboden, hvor jeg fik Stemplerne og klistrede dem paa Papirerne, hvorefter man modtog disse og sagde, at jeg nu kunde gaa om Bord. Et Par Timer efter mødte saa Toldvæsenet igen om Bord og klarerede Skibet, men denne Historie havde da taget en hel Dag, og Finalen bliver en Mulkt paa antagelig 40 Rubler.

Efter dette vil man indse, at det for Eftertiden er nødvendigt for Sejlskibene at have en Agent i Kronstadt i Lighed med Damperne; disse Agenter har da Deklarationsskemaerne og har Lov til at gaa om Bord og assistere Førerne med at udfylde dem, før Toldvæsenet kommer, med mindre det senere kan blive saaledes, at man kan faa disse Deklarationsskemaer og have dem om Bord. De er i saa Fald ikke vanskelige at udfylde, da de er affattede paa to Sprog, enten russisk og tysk eller russisk og engelsk.

Maa jeg med det samme meddele, at Udgifterne her i St. Petersborg er i Aar betydelig højere end tidligere. For Eks. er Havnepenge, som før var 5 Kopek pr. Ton, nu 20 Kopek, og alene paa Folkelisten skal der et Stempel til 60 Kopek paa hvert Blad, hvad der altsaa ikke bliver mindre end 3 Rubler, da Folkelisterne jo almindelig nu har 5 Blade.

p. t. St. Petersborg, 1/17 Maj 1904.

Med Tak for Optagelsen

L. S. *Andreasen*,
3/m. Sk. „Haabet“ af Thurø.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 27/1904, afsagt d. 30. Marts 1904. En Fyrbøder paa Alabama rømte i Filadelfia, fordi han fandt Arbejdet om Bord for strengt. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 31/1904, afsagt d. 13. April 1904. En Ungmand paa Kutter Fawn af Trangisvaag rømte i Liverpool. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

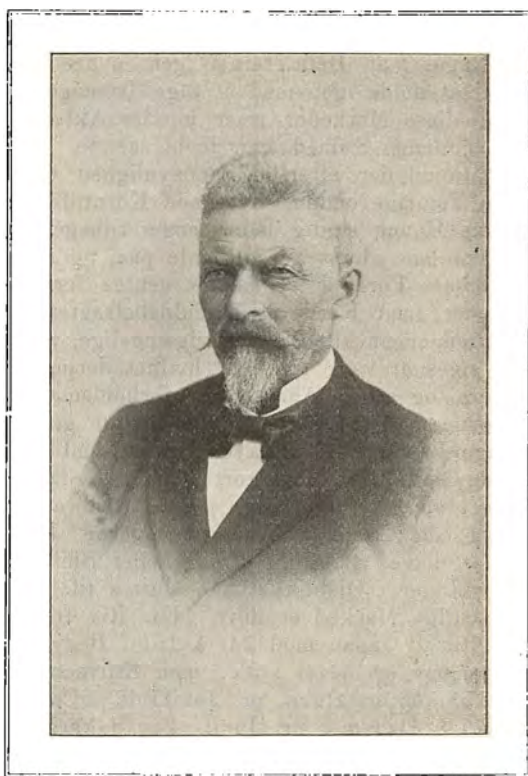
Dom i S. S. Nr. 32/1904, afsagt d. 16. April 1904. En Kok paa trem. Skonnert Lilly af Thurø rømte i Frederiksstad, fordi han mente sig ilde behandlet; han skyldte ved Rømningen Kr. 4.26 til Skibet. Dømt i Henhold til Sølovens § 299 til Fængsel paa sædvanlig Fangekost i 10 Dage.

Dom i S. S. Nr. 35/1904, afsagt d. 4. Maj 1904. En Fyrbøder paa Det forenede Dampskibsselskabs Damper Dagmar havde, medens Skibet laa her i Havnen, uden Tilladelse forladt Skibet og først vendt tilbage Dagen efter i beruset Tilstand. Fyrbøderen forklarede, at 2den

Mester den paagældende Dag, efter at Formiddagsarbejdet var endt, havde sagt til ham, at han ikke skulde bestille noget om Eftermiddagen og godt kunde gaa hen og sidde og drikke. Fyrbøderen mente herefter, at han havde Landlov, hvorfor han gik i Land og først kom om Bord næste Formiddag uden dog at være beruset.

Ved Sagens Paadømmelse maatte tiltaltes Forklaring lægges til Grund, men det fandtes ikke, at han havde haft Føje til af 2den Mesters Udtalelser at slutte, at han havde Tilladelse til at gaa i Land og udeblive til næste Dags Formiddag. Han blev herefter i Henhold til Sølovens § 308 dømt til at betale en Bøde til Statskassen af 15 Kroner og til at udrede Sagens Omkostninger.

Kaptajn Julius Jensen.



Den 14. Maj 1854, altsaa for et halvt Aarhundrede siden, udmønstrede nuværende Kaptajn Julius Jensen, Formand i Dansk Navigatørforening og Medlem af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, for første Gang. Næsten hele sit Liv har Kaptajn Jensen været knyttet til den kgl. grønlandske Handel, hvor han har gennemgaaet alle Grader lige fra Kahytsdreng til Skibsfører. I 1859 tog Jensen Bredde- og Længdeeksamen ved Kjøbenhavns Navigationsskole, blev i 1865 2. Styrmand i den grønlandske Handel og i 1879 1. Styrmand. Syv Aar senere opnaede Jensen at blive Fører og førte som saadan Briggen Lucinde i tre Aar, men fik derefter, i 1889, Barkskipet Thorvaldsen, et af de største og smukkeste blandt Handelens Skibe, og denne Post beholdt han, indtil han nu i Aar har taget sin Afsked af den grønlandske Handels Tjeneste.

Kaptajn Jensen har altid haft Ry for at være en meget dygtig Sømand og Navigatør og har stedse hørt til de forholdsvis faa, der har ønsket fuldt ud at vide Besked med de Ting, de gav sig af med. Særlig gælder vel dette for Navigationens Vedkommende og de Fag, der staar i nøje Forbindelse hermed — ved et Selvstudium og et Arbejde, som sikkert kun de færreste

Navigatorer vil kunne vurdere efter Fortjeneste, lykkedes det ham her at skabe sig et stort Fond af Kundskaber, der ofte kom ham til Nytte i det praktiske Liv.

I de halvtredsindstyve Aar, Kaptajn Jensen saaledes har været knyttet til Søen, har han aldrig været syg og søngeliggende. Desværre er hans Helbred nu, efter at han har trukket sig tilbage, ikke slet saa godt, som hans mange Venner kunde ønske det, dog tør man vel haabe, at han endnu i en Aarrække kan vedblive at virke til Gavn for Skibsfarten og den Stand, som han altid har sat en Ære i at tilhøre.

Fragtmarkedet.

I den nys forløbne Uge har der i de fleste Retninger kun været gjort forholdsvis faa Befragtningsforretninger, hvorfor Pinsehelligdagene maaske nok for en Del bærer Skylden. Raterne er næsten alle Vegne uforandrede, og for Sortehavet og La Platas Vedkommende, som for en halv Snes Dage siden begyndte at stige lidt, maa det desværre siges, at Befragterne igen synes mere tilbøjelige til at holde igen med at tage Tonnage, af hvilken Grund disse Markeder viser mindre Aktivitet, men muligvis er denne Stillehed kun forbigaaende, thi særlig fra La Plata vil der efter al Sandsynlighed blive Brug for megen Tonnage endnu, hvorimod Korntilførslerne til de russiske Havne stadig lader noget tilbage at ønske. Nordamerika har yderst lidt at byde paa, og nogen Forandring i dette Forhold tør næppe ventes førend om et Par Maaneder, naar Korn- og Bomuldsbefragterne melder sig. I Botten er nu alle Pladser tilgængelige, men Laster kan ikke siges at være rigelige, hvilket derimod gælder om Dampere, og atter i Aar ser vi uforholdsmæssig store Skibe stævne mod Østersøen, hvor de kun gør Fortræd ved at tage Laster bort til lavere Rater, end de mindre Baade kan sejle for. Om kort Tid vil Sejladserne med Træ overalt være i fuld Gang, og de Redere, som har dækket sig med Laster i Vintermaanederne, kan glæde sig ved at have adskillige Francs eller Shillings mere pr. Std., end der i Øjeblikket kan slutes til.

Det østlige Marked er flovt. For Ris fra Rangoon er betalt 10/ til Japan mod 14/ à 15/ i Begyndelsen af April. Bombay er meget stille, men Kurrachee betaler 14/6 à 15/ udsøgt Havn pr. Juni/Juli. Calcutta har gentaget 17/6 Dødvægt pr. Juni. For Sukker fra Java til Evropa eller U. S. sluttedes flere Baade til 23/9.

Sortehavet etc. har taget en Del prompte Baade til højere Rater. Fra Odessa eller Nikolaieff betaltes indtil 7/6 L. H. A. R., 8/ à 8/3 Hamburg for store Dampere, og 7/3 à 7/9 betaltes ligeledes fra Sulina, men for mindre Størrelser gjordes Forretning til 8/3 à 8/6 N. C., 6 d. ekstra Hamburg. Azoff og Donauen viser ikke saa meget Liv; fra Azoff kan faas omkring 8/9 à 9/, og fra Donauen sluttedes sidst til 8/6 L. H. A. R. pr. 1./15. Juni.

Middelhavet frembyder intet af Interesse. De fleste Befragtninger er for Erts til omtrent uforandrede Rater. For Fosfat noteret 6/3 Bona/Ayr, 6/6 Aberdeen, 8/3 Sfax/London, 8/6 Liverpool, og for Esparto 12/ Almeria eller Aguilas/Østkysten. Fra Sfax noteret ogsaa 8/6 à 9/ for Byg til Leith. Bilbao har for Erts sidst betalt 3/10¹/₂ Cardiff, 4/6 Boness eller Grangemouth, 4/4¹/₂ Middlesbro.

Nordamerika har ikke stort andet end Trælaster at byde paa. Fra Westbay sluttedes til 35/ og fra Miramichi til 38/9 à 40/ Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst pr. Juni. Golfen betaler 82/6 én, 85/ to Havne U. K. eller Kontinentet („Pixpinus“), og 78/9 betaltes Pensacola/Avonmouth direkte. For Kul fra Norfolk sluttedes et Par Baade til 8/ Genua eller Neapel (6,000 Tons Skib), 8/6 Lissabon (3,700 Tons Skib). 14/ betaltes for Fosfat fra Tampa til La Pallice eller Nantes.

La Plata Markedet er uforandret fast, men stille. For Juni Tonnage betaltes 17/6 à 18/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, medens der pr. 15. Juli/15. August fandt enkelte Befragtninger Sted til 17/ à 17/6. Fra Bahia Blanca sluttedes nogle c. 4,000 Tons Dampere pr. Juni til 16/6 à 16/9.

Østersøen har ikke meget at byde paa. For Slepere fra Danzig eller Memel kan faas 4/9 à 5/ til Østkysten, og Riga noterer 18/ à 19/ D/B. 5/6 Slepere Østkysten, Hfl. 13 Kappbjælker Holland, Frs. 24/25 D/B. (Lumpsum) Ghent eller Terneuzen, Frs. 27 D/B. B. Rouen. Libau og Windau har kun faa Trælaster til tarvelige Rater. For Pitprops noteret 20/ Wiborg/Hull, 22/6 Piteå (2-3 Pladser)/Tynen, Frs. 23/24 pr. Favn Windau/Calais, Frs. 30/31 Finland/Ghent eller Terneuzen.

Kulfragterne er nærmest uforandrede. Fra Firth of Forth betaltes 3/9 à 4/ Kjøbenhavn eller god Provinshavn, 4/ à 4/6 mindre danske Havne, 4/1¹/₂ à 4/3 Kiel eller Lübeck, 3/10¹/₂ à 4/ Swinemünde, 4/ à 4/1¹/₂ Stockholm, 4/ Kronstadt eller Riga, og lignende Rater opnaas fra Tynen eller Blyth. Fra Cardiff er der sidst sluttet til 5/1¹/₂ Stockholm, 5/3 Kronstadt, 4/9 Lissabon, 5/9 Genua, Frs. 7 à 7¹/₄ Marseille, 6/6 Venedig, 5/9 Port Said, 9/ (5,000 Tons), 8/ (7,000 Tons) Colombo, 8/6 Bombay, 7/3 à 7/9 River Plate.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, skriver under 7. Maj som følger:

Efterspørgslen efter Sejlskibe har været moderat i den forløbne Maaned, og Tilbudet har nærmest oversteget Begæret. De franske Øer er nu ved Høstens Afslutning, og da der har været mange direkte Skibe, som har søgt Beskæftigelse der i Løbet af Saisonen, er der kun taget faa Skibe bort fra vort Marked. Nogle „handy“ første Klasses Fartøjer paa 3/400 Tons kan endnu placeres. Logwood Traden er stille, og skønt Cedertræ- og Mahogni Eksporten fra Cuba til Evropa har været stor, har Afskiberne fundet det fordelagtigst at effektuere deres Befragtninger hovedsagelig i Evropa, hvorfor der kun har været faa af disse Fragter i vort Marked. Efterspørgslen for Øjeblikket er for 4/700 Tons Skibe.

Der har været nogle faa Ordre i Markedet fra Yucatan for 350/400 Tons Baade.

Barbados Høsten skrider hurtigt frem. Sukkerafskibninger sker udelukkende pr. Damper, og Kanada har i denne Saison været en betydelig og velkommen Køber. En Damper indtager nu c. 2,500 Tons Sukker til Halifax, og en anden ventes for at laste c. 4,000 Tons til Montreal; Befragtningerne er blevne effektuerede af Køberne.

Melasse Afskibningerne er hovedsagelig gaaede til Newfoundland; indtil nu er der kun gaaet fire Ladninger til Quebec og én til Montreal. Det antagelige Kvantum Melasse til Afskibning fra nu til Slutningen af Juli er omkring 25,000 Puncheons. Adskillige Skibe er nu aabne for Fragt til St. Lawrence, hvilken Fart uden Tvivl vil blive livlig, saafremt Melasse Priserne falder, hvilket almindeligvis ventes paa Grund af den store Høst.

Det anslaaede Udbytte af Barbados Høsten er for nylig bleven forhøjet til 70,000 Tons Sukker og 45/4,800 Puncheons Melasse.

Vi noterer Fragter:

Cuba, Cedertræ og Mahogni 27/6 à 30/6, alt efter Størrelse og Havne, Kanalen for Ordre, Dollars 7¹/₂ à 9¹/₂ New York. Store Skibe kan lejlighedsvis placeres. Sukker, 4/700 Reg.-Tons Skibe, letgaaende, 12 Cents pr. 100 lbs. til U. S. Havne.

Haiti, Logwood og Rødder. Intet Begær.

Yucatan, 350/450 Reg.-Tons, 26/28 Kanalen for Ordre. Maracaibo, Boxwood 30/, Dividivi 45/ C. f. O. 11 Fods Dybgaende. Guadeloupe, Rom Frs. 31 Pointe à Pitre, Belle Isle for Ordre; Sukker i Sække Frs. 30 à 32¹/₂ St. Anne, Nantes. St. Croix, Sukker i Sække

22/6 C. f. O. 12 Cents à 13 Cents pr. 100 lbs., New York 250/400 Reg.-Tons 16 Fod Dybgaende.

Fragtmarkedet for Sejlere er til Dels uforandret. Der noteres:

ab Colberg, Kjøbenhavn Havre 4 Mark.
 ab Stettin, Åbo Cement 75 Pf. pr. F., ellers skal det nu ogsaa være flovt i Stettin.
 ab Rostock Havre til Sundhavn 4 Mark.
 ab Sydsverrig, Stettin $3\frac{1}{4}$ Mark, Bremen $4\frac{1}{2}$ Mark, Harburg $4\frac{1}{4}$ Mark, alt pr. Ton Gadesten.
 ab Limhamn, Uleåborg 80 Øre, Wiborg 60 Øre, Åbo 60 à 65 Øre pr. F. Cement.
 ab Löye (Gotland), Königsberg $3\frac{1}{2}$ Mark, Rostock 4 à $4\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Kalksten.
 ab Halmstad, Elben, Gadesten $3\frac{1}{2}$ Mark, resp. 4 Mark pr. Ton.
 ab Landskrona til Kiel, Flensburg $3\frac{1}{2}$ Mark, Petersborg 5 Mark, Libau $3\frac{1}{2}$ Mark, Kristianssand 4 Kr., Wasa, Helsingfors $4\frac{1}{2}$ Mark, alt pr. Ton Lervarer.
 ab Helsingborg, Gefle 3 Kr., Petersborg $4\frac{3}{4}$ Mark, Danzig $3\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ Mark, Kiel 3 Mark pr. Ton Lervarer.
 ab Høganäs, Reval Lervarer $4\frac{1}{2}$ Mark, Sarpsborg 4 Kr.
 ab Drammen, Stettin 5 Mark pr. Ton Fortovsheller.
 ab Stockholm, Stettin 4 Mark pr. Ton Feldspat.
 ab Kjøbenhavn 8 Øre pr. Ctn. Majs til Stege, $2\frac{1}{2}$ Kr. pr. Ton Rug til Kalmar, ellers ret flovt.
 ab Bottenhavet til svenske Sundhavne eller gode danske Provinshavne 19 à 20 Mark pr. Std.
 Setubal, Stettin Salt 10/
 Charlestown, Hamburg chinaclay $5/6$ pr. Ton.
 Fowey, Rotterdam chinaclay $5/6$ à $6/$.

Fra Sø og Land.

Den 10. Maj indkom til Hamburg den der hjemmehørende Damper „Croatia“ fra St. Thomas. Den 20. April havde Damperen i Nærheden af Azorerne passeret den danske Bark „Terceira“ af Fanø. Barken udbad sig ved Signaler Lægehjælp fra „Croatia“. Damperen havde ikke Læge om Bord, men alligevel standsede Kaptajnen Skibet, lod en Baad gøre klar, og da man var paa Hørevide, spurgte han, hvad der var galt. Straks efter kom Kaptajnen paa „Terceira“ i sin egen Baad til Damperen og anmodede dennes Kaptajn om at tage den danske første Styrmand med til Hamburg, da han var syg af „Beri-Beri“, halvt lam og aldeles utjenstedygtig. Da det var aldeles Vindstille, var der Udsigt til, at det kunde være endnu flere Uger, inden Barken kunde naa sit Bestemmelsessted, Liverpool, og der var saaledes Fare for, at Styrmandens Tilstand vilde forværres, hvis det skulde være saa længe, inden han kunde komme under Lægebehandling.

Efter at Kaptajnen paa „Croatia“ havde overbevist sig om, at Styrmanden ikke led af nogen smitsom Sygdom, tog han ham om Bord og lod indrette en Separatkabyt for ham. Desuden gav han „Terceira“ en Kasse Øl og tre Sække Kartofler, da Barken, som kom fra Sydhavet og havde været 104 Dage i Søen, ikke havde on Draabe Øl eller en Kartoffel om Bord. Endelig fuldstændiggjorde han Gaven ved nogle Lægemidler mod „Beri-Beri“, da „Terceira“s Kaptajn ogsaa var angreben af denne Sygdom.

Efter et Ophold paa tre Kvarter fortsatte „Croatia“ sin Rejse. Desværre blev den danske Styrmand mere syg, dog kunde han allerede den 28. April landsættes i Havre, hvor han blev indlagt paa et Sygehus.

(Helsingørs Avis).

Dampskibsselskabet „Holland—Gulf Stoomvaart Maatschappij“ i Rotterdam afsluttede i Følge „Børsen“ forrige Aars Regnskab med et Tab af 48,626 Fl., hvilket lagt

til tidligere Tab bringer dette op i 175,208 Fl. Selskabet ejer nu 3 Dampskibe med en samlet Bogværdi af 1,646,072 Fl.

Hamburg—Amerikalinjens Damper „Adria“ afgik d. 1. ds. fra New York i den ny Rute mellem denne Havn og Skandinavien, i hvilken Fart denne Linje som bekendt skal optage Konkurrencen med Cunardselskabet. Skibet var fuldlastet og havde om Bord c. 1,200 Passagerer til Gøteborg, Kristiania og Kjøbenhavn.

Handelskamret i Antwerpen har, i Følge „Norges Søfartst.“, besluttet at anbefale den belgiske Telegrafdirektør Oprettelsen af en Station for traadløs Telegrafering om Bord i West Hinder Fyrskib i Nordseen.

Fra d. 13. Maj 1904 er følgende Bestemmelse traadt i Kraft i de forenede Stater: I Fald inden 24 Timer efter Ankomsten af et Fartøj til hvilken som helst Havn i de forenede Stater nogen Person indfinder sig om Bord, og søger at overtale Sømandene til at logere hos nogen, der holder Logishus, eller fra Skibet borttager Effekter, der tilhører en Sømand, uden dennes personlige Anmodning og uden Tilladelse af Kaptajnen, skal han for hver saadan Overtrædelse være hjemfalden til en Bøde af ikke over 50 Doll. eller Fængsel af ikke over 3 Maaneder. Denne Bestemmelse skal gælde Fartøjer hjemmehørende i de forenede Stater i udenlandsk Fart og udenlandske Fartøjer.

Ved Sutherland Steamship Co.s for nylig afholdte Generalforsamling i Newcastle bemærkede Formanden med Hensyn til Turretdækdampere, hvoraf Selskabets Flaade udelukkende bestaar, at den Fortjeneste, som Rederiet, trods den vedvarende Depression i Fragtmarkedet, har kunnet naa, ikke saa lidt beroede paa, at det kun havde Turretdækdampere i Fart. Disse Skibe befordrede efter Talerens Mening den største Mængde Ladning med de færreste Udgifter; samtidig viser de sig som de mest sødygtige Trampdampere. De forsinkedes ikke i daarligt Vejr og var i høj Grad fri for Havarier, hvortil Grunden var, at deres Dæk ligger 6' højere over Vandet end almindelige Skibes.

De i Passagerfarten paa Nordamerika deltagende tyske, franske, belgiske og hollandske Dampskibsselskaber har i Følge R. B. — paa Grund af nogle mod dem rettede Forholdsregler fra den engelske Cunardlinjes Side — besluttet at nedsætte Prisen for Rejse paa 3. Klasse fra London og Liverpool til Nordamerika til 40 Mark.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i April Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 500 Havarier mod 601 samme Maaned i Fjor, deraf 331 Dampskibe, 169 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 159, Sammenstød 129, Anløbning af Nødhavn 45, Maskinskade 49, Is 9, Ild 30, haardt Vejr 49, forskellige Aarsager 28, kæntrret 1, sunket 1. I alt 61 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 75 samme Maaned i Fjor: deraf 22 Dampere, 39 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 31, Sammenstød 8, Ild 2, forsvundne 3, sunkne 11, forladt 2, Kondemnation 4.

Sigyn, Dpsk. af Kristiania, der, som meddelt, paa Rejsen fra West Hartlepool til Nykjøbing E. med Kul, grundstødte ved Ohnsevig, er d. 17. ds. af Svitzers taget af Grunden, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Sif, Skonnertbrig af Bergqvara, kom, paa Rejsen fra Blyth til Stubbekjøbing med Kul, paa Grund ved Masnedø, men kom med Svitzers Assistance atter flot, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord. Skibet, der fik en Del Bundskade, er indslæbt til Stubbekjøbing.

Caroline Kock, 3m. Staalskonert af Marstal, er paa Rejsen fra Nantes til Hernøsand d. 17. ds. ankommet til Hel-

singør efter i Taage i den engelske Kanal at have været i Kollision med et ubekendt Dampskib ved Goodwinsand d. 13. ds. Caroline Koch har faaet betydelig Skade samt et stort Hul paa Bagbords Side.

Sofie, Galease af Odense, har den 18. ds. været paa Grund ved Kikhavn ved Frederiksværk. Mandskabet blev af Fiskere bragt i Land; senere er Skibet af Svitzers bragt flot og bugseret til Helsingborg for Reparation.

Hermann, Galease af Wolgast, er, paa Rejsen fra Aalborg til Stubbekjøbing med Cement, strandet paa Kollerup Strand ved Refsnæs. Skibet, der kun er c. en Skibslængde fra Land, staar meget farligt og er næppe til at redde. Besætningen, 3 Mand, er af Kystbeboerne bjærget i Land.

Maria, Skonnertbrig af Raumo, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Kiel med Træ, sprungen læk i Søen og søgt ind til Svaneke, hvor den kom paa Grund; det lykkedes den ved egen Hjælp at komme flot, og Rejsen fortsattes til Bestemelsesstedet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Bark „Cingalese“ af Fanø er solgt til et Rederi i Kristianssand for 1,625 £ (c. 29,000 Kr.) Skibet, der maaler 698 Reg.-Tons, er bygget af Jærn i Glasgow 1869.

Med den sidste, ganske overordentlig elegant indrettede Dæmper til Vestindisk Kompagni, „St. Thomas“, der i sin Tid døbt af Hds. kgl. Højhed Prinsesse Marie, blev der Lørdag d. 21. ds. afholdt Prøvetur i Sundet.

I Prøveturen deltog Bestyrelsesmedlemmer fra det vestindiske og det østasiatiske Kompagni samt fra Burmeister & Wain, og Turen forløb til fuld Tilfredshed, idet Skibets Præstationer i alle Henseender oversteg, hvad der var fordret i Kontrakten.

„St. Thomas“, der utvivlsomt er et af de smukkeste Skibe i den danske Handelsflaade, har Passagerbekvemmeligheder for 30 1ste Klasses Passagerer og er udstyret med al mulig Komfort. Det har en Længde mellem Perp. af 355' 0", Bredder 45' 0", Dybde moulded 27' 0", og laster c. 5,200 Tons.

Skibet opnaaede en Fart af over 15 Knob og afgaar nu paa sin første Rejse til Vestindien.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering. Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 24. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Pillau 20. Maj. — Alabama, Gøtsche, pass. Port of Ness 22. Maj hertil. — Alexandra, Thomsen, ank. her 23. Maj fra Boston. — Algarve, Borries, ank. til St. Petersburg 6. Maj. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Riga 22. Maj til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Swansea 21. Maj til Kronstadt. — Antwerpen, Mikkelson, afgik fra St. Petersburg 23. Maj til Trangsund. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 14. Maj hertil. — Arno, Müller, ank. her 22. Maj fra Lissabon. — Axelhuus, Skow, ank. her 21. Maj fra Vestnorge; afg. 24. Maj til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. til London 22. Maj. — Beira, Lunge, ank. til Malaga 20. Maj. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Algier 16. Maj hertil. — Christian I.K., Kolster, ank. her 22. Maj fra Königsberg. — Dagmar, Larsen, afg. forv. fra Manchester 24. Maj til Genua. — Douro, Mortensen, ank. her 21. Maj fra Oporto; afg. forv. 24. Maj til St. Petersburg. — Florida, Ørum, afgik herfra 19. Maj til New Orleans. —

Frederik, Thomsen, ank. her 19. Maj fra Hull. — Garonne, Kromann, ank. til Havre 22. Maj. — Georgios I., Sørensen, ank. til Riga 14. Maj; afg. forv. 27. Maj til Antwerpen. — Hekla, Hempel, afg. fra Christiania 23. Maj hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. forv. herfra 1. Juni til New York. — Island, Holm, afg. fra Christianssand 21. Maj til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Messina 21. Maj til Marsala. — Jolantha, Christiansen, afg. fra Antwerpen 22. Maj hertil. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 24. Maj. — Kentucky, Staal, afg. herfra 16. Maj til Filadelfia. — Kiew, Frissenette, pass. Holtenau 24. Maj til Libau. — Kursk, Gommesen, ank. til Libau 23. Maj. — Leopold II, Meyer, afg. fra St. Petersburg 23. Maj til Riga. — Loire, Craignou, ank. til Bordeaux 22. Maj. — Louise, Kruse, ank. til Antwerpen 23. Maj. — Louisiana, Andersen, afgik fra St. Petersburg 21. Maj hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Christiania 18. Maj til Boston. — Morse, Jacobsen, ank. til Norrkøping 23. Maj. — Moskov, Meldahl, pass. Holtenau 23. Maj til Dunkerque. — Nicolaj Iij, Lissner, afgik fra Boston 21. Maj hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. her 20. Maj fra Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. her 20. Maj fra Dunkerque; afg. forv. 25. Maj til Reval. — Norge, Gundel, afgik fra New York 21. Maj hertil. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. til St. Petersburg 18. Maj. — Omsk, Jonsen, ank. til Libau 20. Maj. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 23. Maj til London. — Pregel, Olsen, ank. her 21. Maj fra Hull; afg. forv. 24. Maj til Libau. — Rita, Schibbye, ank. her 22. Maj fra Gefle. — Ribershuus, Rørbye, afg. fra Leith 23. Maj hertil. — Seine, Dampt, ank. til Frederikshavn 21. Maj. — Texas, Andersen, afg. fra Newport News 22. Maj hertil. — Thyra, Fischer, afgik fra Hull 22. Maj til Windau. — Tiber, Bech, afgik herfra 23. Maj til Barcelona. — United States, Wulff, ank. til New York 16. Maj; afg. forv. 25. Maj hertil. — Valdemar, Johnsen, pass. Holtenau 24. Maj fra Libau til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til London 19. Maj; afg. forv. 24. Maj hertil. — Viking, Rasmussen, pass. Holtenau 24. Maj til Oporto. — Annie ank. her 22. Maj fra Göteborg; afg. forv. 24. Maj til Königsberg. — Bergenseren afgik fra Riga 22. Maj hertil. — Brage ank. til Gefle 20. Maj. — Ellen ank. til Danzig 23. Maj. — Klar ank. her 22. Maj fra Stettin; afg. forv. 25. Maj til Vestnorge. — Marie ank. her 16. Maj. — R. F. Berg afgik fra Bergen 22. Maj hertil. — Skjalm Hvide ank. til Trondhjem 24. Maj. — Vadsøe afg. fra Stettin 17. Maj til Manchester. — Svenske ank. til Antwerpen 20. Maj.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Sunderland 21. Maj. — Frode, Tofte, afgik fra Himango 21. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Dunston 22. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Rosario 4. Maj. — Erik I, Schmidt, afg. fra St. Vincent 20. Maj. — Knud II, Hansen, afgik fra Rosario 19. Maj. — Danmark, Kraemer, afgik fra New Orleans 22. Maj. — Ragnar, Holst, ank. til Blyth 24. Maj. — Magnus, Mahneke, ank. til Aarhus 20. Maj. — Olaf, Petersen, afg. fra St. Vincent 11. Maj. — Svend II, Rise, ank. til Rouen 23. Maj. — Harald, Meyer, afgik fra St. Vincent 23. Maj.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Aarhus 23. Maj. — Ansgar, Predbjørn, ank. til Libau 24. Maj. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Riga 16. Maj. — Hamlet, Schjødt, afgik fra Trangsund 20. Maj. — Helge, Olsen, ank. til Nystad 20. Maj. — Rolf, Olsen, afg. fra Riga 22. Maj. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Kronstadt 23. Maj.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Honfleur 21. Maj. — Vagn, Jørgensen, ank. til Hernøsand 18. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Bona 13. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Sunderland 20. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afg. fra Kronstadt 18. Maj bestemt til Wasa. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Borgå 21. Maj. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 14. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Viborg 21. Maj, best. til Lowisa.

Helmdal. Anine, Rathje, afgik fra Blyth 21. Maj. — Kamma, Løffler, ank. til Sevilla 15. Maj. — Helga, Christensen, ank. til Hernøsand 20. Maj. — Martha, Olsen, ank. til Stockholm 23. Maj. — Elna, Leth, ank. til Penarth 24. Maj. — Therese, Pedersen, ank. til Ørnskjøldsvik 22. Maj. — Simone, Jørgensen, ank. til Norrkøping 24. Maj.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Aalborg 19. Maj, ank. til Newcastle 22. Maj. — Dana, Svane, ank. til Lissabon 24. Maj. — Ophelia, Wilhelmson, afgik fra Horsens 20. Maj, ank. til West Hartlepool 23. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Swansea 21. Maj, best. til Stettin. — Niobe, Mathisen, afgik fra Esbjerg 17. Maj, ank. til Blyth 20. Maj. — Nautik, Nielsen, afg. fra Abo 18. Maj, ank. til Jakobstad 20. Maj. — Nordsøen, Gram,

afg. fra Methil 22. Maj, ankom til Esbjerg 24. Maj. — Nexos, Basse, afg. fra Wasklot 18. Maj, best. til Calais. — Nora, Jørgensen, afg. fra Nantes 20. Maj, ank. til Cardiff 22. Maj. — Napoli, Christensen, afg. fra Trangsund 19. Maj, best. til Dover. — Neptun, Knudsen, afgik fra Nyborg 20. Maj, ank. til Hernæsand 23. Maj. — Nerma, Nielsen, afgik fra Rønne 19. Maj, ank. til Munksund 23. Maj. — Alfa, Hansen, afgik fra Blyth. 19. Maj, ankom til Plymouth 22. Maj. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Jacobstad 17. Maj, ank. til Råfse 19. Maj.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Sandarne (Søderhamn Distrikt) 19. Maj. — Mary, Fischer, ankom til Ipswich 21. Maj.

Jylland. Karen, Winther, afgik 20. Maj fra Tynen til Kronstadt. — Ingrid, Meinertz, ank. til Kronstadt 24. Maj. Ester, Sørensen, ankom til Tynen 18. Maj.

Nordseen. Nordland, Petersen, ankom til Kbhvn. 20. Maj. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Aarhus 19. Maj, best. til Archangel. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 25. Maj. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 24. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Kastrup 25. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Kronstadt 22. Maj. — Mars, Clausen, afg. fra Kbhvn. 20. Maj, best. til Kotka. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Aarhus 20. Maj, best. til Archangel.

Kjøbenhavn. Russia, Jespersen, afg. fra Newcastle 21. Maj, best. til Swinemünde. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Riga 22. Maj, best. til Delfzyl. — Normannia, Erichsen, afg. fra Stettin 20. Maj, ankom til Sundsvall 24. Maj.

Østersøen. Gratia, Andersen, ankom til Amsterdam 18. Maj.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Korsør 20. Maj, ank. til Riga 23. Maj. — Gallia, Nielsen, afgik fra Antwerpen 20. Maj, ankom til Kbhvn. 23. Maj.

Inga. Carbonia, Winckler, afgik fra Boness 21. Maj, best. til Tromsø. — Estonia, Nielsen-Fisker afgik fra Dordrecht 18. Maj, best. til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kotka 23. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, pass. Reden den 22. Maj, til West Hartlepool. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kronstadt 21. Maj, ankom til Yxpila 25. Maj. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kronstadt 22. Maj. — Kronborg, Hveissel, ankom til St. John 14. Maj. — Rosenborg, Schultz, ank. til Costy 24. Maj. — Skanderborg, Jensen, ankom til Lapvik 19. Maj. — Søborg, Fischer ligger i Glasgow for Havari. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Pernavikey 24. Maj. — Stjerneborg, Hansen, afgik fra Sevilla 24. Maj, best. til Ardrossan. — Flynderborg, Larsen, ank. til Hull 23. Maj.

Dampkibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Bjørknæs 18. Maj. — Klampenborg, Matzen, ank. til Yxpila 21. Maj. — Marselisborg, Matthiesen, ank. til St. John 21. Maj. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Costy 20. Maj. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Frederikshavn 20. Maj, best. til Terneuzen. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Methil 24. Maj, best. til Kbhvn. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Brandohamn 16. Maj. — Vordingborg, Petersen, ankom til Windau 11. Maj.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ankom til Pernaó 14. Maj. — Kallundborg, Lund, ank. til Costy 22. Maj.

Dampkibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Hull 20. Maj, best. til St. Petersburg. — Helene, Jensen, afgik fra Ghent 23. Maj, best. til Grimsby. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Korsør 21. Maj. — Agnete, Sørensen, ank. til Riga 22. Maj. — Hermia, Petersen, ank. til Kiel 23. Maj. — Ajax, Brorsen, ank. til Memel 24. Maj. — Alice, Hansen, ank. til Bremerhafen 22. Maj. — Bornholm, Abrahamson, ank. til Kristianssand 21. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Perim 9. Maj. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Antwerpen 13. Maj. — Siam, Jensen, afg. fra Antwerpen 14. Maj. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Bunburry 20. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afg. fra Vigo 16. Maj, best. til St. Thomas. — St. Jan, Rambusch, ankom til Havre 23. Maj. — Danmark, Kraemer, afgik fra New Orleans 23. Maj, best. til Antwerpen.

Ærs. Erindring, Hansen, ankom til Sundsvall 18. Maj. — Gæa, Schultz, afgik 17. Maj fra Kbhvn. til Kolding. — Enigheden, Svane, ankom til Aalborg 20. Maj.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Hange 22. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Barry 21. Maj. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Ghent 24. Maj. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Repola 24. Maj. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Al-

meria 16. Maj. — H. C. Andersen, Fenger, afg. fra Libau 23. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Burntisland 18. Maj. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Repola 17. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Stugsund 18. Maj. — Chr. Christensen, Hansen, afg. fra Hange 21. Maj.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Pernoviken 18. Maj. — London, Bom, afgik fra Kronstadt 21. Maj, bestemt til Brake. — Paris, Krogh, afgik fra Monäs 20. Maj, best. til Velzen.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Frederikshavn 18. Maj. — Wien, Brink, afgik fra Kronstadt 20. Maj, best. til Uleåborg.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Sundsvall 16. Maj. — Kai, Hintze, ankom til Horsens 20. Maj.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ank. til Neufahrwasser 24. Maj. — Erik, Steen, ankom til Boston 22. Maj. — Axel, Damm, ankom til Honfleur 21. Maj.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ankom til West Hartlepool 23. Maj.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Kronstadt 15. best. til Kramfors (Hernæsand Distrikt.)

Sejlskibe.

Fanø. Nordby, Anna Agnete, Meinertz, ankom til Rio Janeiro 16. Maj fra Marseille. — Amete, Nielsen, ankom til Bridgewater 16. Maj fra River Plate. — Prins Valdemar, Hansen, afgik fra Elben 22. Maj til Port Natal.

Svendborg. Niels, Hansen, ankom til Gøteborg 16. Maj. — Dana, Rasmussen, ankom til Vasa 17. Maj. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Cardiff 17. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Bristol 17. Maj. — Danmark, Husfeldt, ankom til Limhamn 17. Maj. — Jens, Eriksen, ankom til Vasa 17. Maj. — Union, Rasmussen, ankom til Vasa 17. Maj. — Hansine, Nielsen, ankom til Pentewan 16. Maj. — Hans Emil, Hansen, ankom til Aalborg 17. Maj. — Meta, Møller, ankom til Trawemünde 17. Maj. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Råfse 18. Maj. — Skirner, Pilgaard, ank. til Vasa 17. Maj. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Riga 17. Maj. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Råfse 17. Maj. — Sofie, Jensen, ankom til Libau 18. Maj. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til Høganæs 18. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til Bogense 19. Maj. — Casper, Hansen, ankom til Høganæs 18. Maj. — Kruse, Larsen, ankom til Beuly 18. Maj. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Aalborg 18. Maj. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Pillau 18. Maj. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Swinemünde 20. Maj. — Magnet, Gommesen, ankom til Svaneke 19. Maj. — Niels Juel, Henriksen, ank. til South Alloa 20. Maj. — Ruth, Falentin, ank. til Camarthen 18. Maj. — Urania, Nielsen, ankom til Warnemünde 19. Maj. — Najaden, Bentzen, ankom til Luleå 20. Maj. — Zenitha, Jensen, ankom til Newcastle 21. Maj. — Ragnhild, Andersen, ankom til Narvik 20. Maj.

Ærs. Søstrene, Christensen, ankom 17. Maj til Brazos de St. Jago. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 17. Maj til Grimsby. — Thor, Kromann, ankom 16. Maj til Pointe a Pitre fra Nantes. — Lykkens Prøve, Hansen, ank. 15. Maj til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ankom 16. Maj til Kjøbenhavn. — Nansen, Petersen, ankom 17. Maj til Hamburg. — Hekla, Jørgensen, afgik 14. Maj fra Charleston til Gefle. — Harris, Thorsteinson, er ankommen til Stølm. — Gertrud, Jørgensen, ankom 17. Maj til Stege. — Albertha, Kromann, ankom 17. Maj til Thiessow. — Elise Marie, Olsen, ankom 17. Maj til Helgoland. — Marthing, Friis, ankom 5. Maj til Reykjavik. — Hansine, Christensen, ank. 16. Maj til Kjøbenhavn. — De 6 Brødre, Johansen, ank. 16. Maj til Kjøbenhavn. — Frem, Haagen, ankom 17. Maj til South Alloa. — Frejr, Kastrup, ank. 14. Maj til Gøteborg. — Marie, Friis, ankom 14. Maj til Drammen, Svip, Jensen, ankom 17. Maj til Kjøbenhavn. — Abba, Petersen, ankom 18. Maj til Harwich. — Anne, Hansen, ankom 16. Maj til Kjøbenhavn. — Ino, Weber, ankom 7. Maj til Reykjavik. — J. Koføed, Andersen, afgik 19. Maj fra Fort de France til Havre. — Caroline, Madsen, ankom 18. Maj til Aarhus. — Olga, Jørgensen, ankom 19. Maj til Kjøge. — Noah, Eriksen, ankom 18. Maj til Pillau. — Amor, Rasmussen, ankom 18. Maj til Kramfors. — Herkules, Bager, ank. 19. Maj til Swinemünde. — Christian den 9de, Lauritzen, ank. 19. Maj til Søderhamn. — Vera, Hansen, afgik 18. Maj fra Rønne til Kemi. — Merkur, Friis, sejlfærdig 17. Maj i Boness, bestemt til Klintebjerg. — Immanuel, Bager, ankom 19. Maj til South Alloa. — Bølgen, Friis, ank. 19. Maj til Swinemünde. — Valborg, Johansen, ankom 20. Maj til Teignmouth. — Henry, Bager, ankom 20. Maj til Søvesborg. — Alfa, Rasmussen, afgik 11. Maj fra Planetia Bay (New Foundland) til Queenstown. — Enigheden, Friis, afgik 17. Maj fra Kjøbenhavn til Rostock. — Malfridur, Hansen, afgik 18. Maj fra Kjøben-

havn til Kastrup. — Alf, Rasmussen, afgik 20. Maj fra Svendborg til Frederikstad. — Uffo, Grube, ankom 20. Maj til Rudkjøbing. — Ceres, Bager, sejlferdig 17. Maj i Briton Ferry, bestemt til Göteborg. — Juliane, Christensen, ank. 20. Maj til Figueirafoz. — Prøven, Schmidt, ank. 21. Maj til Middlesborough. — Kathinka, Rasmussen, ankom 19. Maj til København. — Genius, Bastrup, ankom 21. Maj til Quiberon. — Marie, Boye, ankom 20. Maj til Rødvig.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Dampere „Ritzlaff“ er sunken 6 Kbl. SØ. t. S. for Fyrskibet „Lappe-Grund“. En grønmalet Lystønde, der viser grønt Lys med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 2½ S., udlægges tæt Ø. for Vraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Følgende Forandringer i det svenske Afmærknings-System skal foretages før den 1ste September 1905 med alle fast i Grunden staaende Prikker:

Faste Stager med opadvendt Kost faar under Kosten en kegleformet Topbetegnelse med Spidsen nedad. Hele Sømærket bliver rødt.

Faste Stager faar en kegleformet Topbetegnelse med Spidsen opad. Hele Sømærket bliver sort.

Faste Stager med Kryds ombyttes med rød og sort sribede Stager med en rød, kegleformet Topbetegnelse med Spidsen nedad over en sort, kegleformet Topbetegnelse med Spidsen opad.

Kalmar. I Kalmar borttages Lystavlen paa den N.-lige Havnearms S.-lige Hoved om kort Tid.

Finland. Bottniske Bugt. Den 7de Maj 1904 er Fyrskibet „Relanders Grund“ atter udlagt paa Station.

Finske Bugt. Hangö. Högholm. Högholm Fyr er midlertidig slukket. 59° 49' N. Br. 22° 57' Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Ved Pillau afholdes Skydeøvelser indtil den 30te Maj 1904 ud over Søen. Naar der skydes, hejses et gult Flag paa Dünen N. for Kystbatterierne, og man maa da mellem Neuhausen Udsigtstaarn og Herrebadene ikke komme Kysten nærmere end 2 Kml.

Rügen. Jasmund. Paa Jasmund bygges et nyt Fyrtaarn, der bliver 10 Fod højere end det gamle, tæt V. for dette, 1½ Kml. SØ. for Stubbenkammer.

Kieler Fjord. Fra Torpedostationen i Friedrichsort kan der om Dagen i flere Retninger ligge Torpedoskiver. De tidligere udlagte Skiver er inddraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. Roter Sand. I Begyndelsen af Juni 1904 forandres Roter Sand Fyr midlertidig, saaledes at det i Vinklen med hvidt To-Lyn viser rødt, fast Lys og i Vinklen med hvidt Et-Lyn grønt, fast Lys. I de røde Vinkler, som benyttes til Besejling af Jade, lyser Fyret kun fra S. 54° V. til S. 57° V.

I Juni, Juli og August 1904 afholdes Sømineøvelser i Unterweser uden for den dybe Rende i det Ø.-lige Farvand. N. for Linjen Tønde K—Y og S. for Linjen Fort Langlütjen II.—Brinkamshof II. Selve Pladsen er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og spærret for al Sejlads. Naar skarpladte Miner ligger ude, vises rødt Flag eller to hvide Lanterner vandret for hinanden paa Minekranen, og Dampfartøjer ligger ved Pladsen. Anvisninger skal ubetinget følges.

Holland. Aardappelengat. I Aardappelengat er den mindste Dybde 15¼ Fod.

Zuidersee. Pampus. Fra 28de Juni til 2den Juli 1904 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus fra N. t. V. gennem N. og Ø. til SØ. t. Ø. i indtil 7,000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fort Pampus, Batterierne Diemerdam og Dungenham, V.-Batteriet ved Muiden og Muiderberg Kirke.

Slenk. I Slenk er den mindste Dybde, ved Stumtønde Nr. 3 med afkortet Kugle, 10½ Fod. Paa Barren i Meep er der ved den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Kegle 12 Fod.

IJumiden. I IJumiden er Dybden 28 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Hoek van Holland. Ved Hoek van Holland afholdes

Skydeøvelser fra 21de til 25de Juni 1904. Der skydes mellem to Fartøjer, der ligger V. t. S. og SV. t. S. c. 14,000 Alen fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og Dampere ligge ude til Assistance.

Oosterschelde. En Tjalk er sunken 3 Kbl. S. t. V. fra Stumtønde Nr. 13 i Vlije van Wemeldinge. En Mast er over Vandet. De sædvanlige Signaler vises. 51° 32' 7" N. Br. 3° 59' 16" Ø. Lgd.

Frankrig. Dunkerque. Fiskerfartøjet „Renommée“ er sunket i det V.-lige Løb til Dunkerque Red. En grøn Spidstønde er i 8 Fv. Vand udlagt tæt S. for Vraget. 51° 31' 28" N. Br. 2° 11' 3" Ø. Lgd.

England. Themsen. Duke of Edinburg Channel. To sorte Bøjer er med ½ Kbl. indbyrdes Afstand udlagt paa Long Sand S.-Kant, 5½ Kml. N. 81° Ø. fra North Shingles Baake. 51° 32' 15" N. Br. 1° 24' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Ouessant. Fromveur V. En Dybde af kun 4 Fv. er funden tæt V. for Fromveur, 1⅔ Kml. S. 60° Ø. fra Stiff Fyr.

England. Plymouth. Fra 27de Maj til 3die Juni 1904 kan Søgelys blive anvendt paa forskellige Steder i Plymouth Sound, og smaa Fartøjer med stor Fart kan træffes i Nærheden.

Mersey. Queens Channel. Den 7de Juni 1904 ombyttes den røde Spidstønde Q 4, der ligger 2 Kbl. S. for Formby Fyrskib, med en rød Lystønde, der viser hvidt Blinkfyr. 53° 31' N. Br. 3° 11' ½ Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Quiberon. Teignouse. I 1904 skal Teignouse Fyr forstærkes, saa at Lysøvnene bliver 18 Kml. Under Arbejdet slukkes Fyret, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa Taarnets Galleri. Det lyser fra N. 77° V. gennem V., S. og Ø. til N. 43° Ø. og forstærkes med et andet hvidt, fast Fyr i Retning af Port Navalo Fyr i c. N. 43° Ø. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Barges d'Olonne. I 1904 skal Barges d'Olonne Fyr forandres til et hvidt Lynfyr, der hver 10 S. viser To-Lyn, Lyn 0,55 S., Mørke 2,20 S., Lyn 0,55 S., Mørke 6,70 S. Flammens Højde bliver uforandret. Lysøvnene: 25 Kml. Under Arbejdet slukkes Fyret og et midlertidigt, hvidt Lynfyr, der hver 15 S. viser To-Lyn, Lyn 0,5 S., Mørke 4,2 S., Lyn 0,5 S., Mørke 9,2 S., tændes. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Sabine Bank. Paa Sabine Bank er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en Pæl, der staar i 18 Fod Vand paa det Sted, hvor Fyrtaarnet opføres, 27⅓ Kml. S. 47° V. fra Calcasieu Fyr og 16 Kml. S. 23° Ø. fra Sabine Pass Fyrtaarn. 29° 28' 15" N. Br. 93° 44' 7" V. Lgd.

Cuba S.-Kyst. Santa Cruz del Sur. Den danske Damp „St. Croix“ er uden for Santa Cruz del Sur stødt paa et Rev paa 20° 25' N. Br. 78° 18' V. Lgd. Da Opmaaling og Kort er mangelfulde, bør stor Forsigtighed anvendes.

Pickle Bank. Omtrent 22 Kml. Ø. for Pickle Bank, paa 20° 18' N. Br. 80° 9' V. Lgd., er fundet 15 Fv. haard Bund, 5 Kml. N. 74° V. derfra 70 Fv. fint, sort Sand og atter 5 Kml. N. 74° V. derfra 100 Fv. uden Bund.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I Marts 1904 kunde Skibe med et Dybgaende af 11, Fod i 18 Dage passere Barren ved Rio Grande do Sul.

Argentina. Rio de la Plata. Chico Bank. Paa NØ.-Kanten af Chico Bank ligger et Vrag med to Master, 3½ Kml. S. 2° Ø. fra Fyrskibet og et Vrag med en Mast 4½ Kml. S. 12° Ø. fra Fyrskibet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Huelva. Punta del Picacho. Fyret paa Punta del Picacho ligger paa 37° 7' 40" N. Br. 6° 49' 25" V. Lgd.

Italien. Brindisi. De to røde Fyr lodret for hinanden paa Yderenden af Molen Pigonati, til venstre for Indløbet i Brindisi Inderhavn, er flyttet 30 Alen hen imod Forhavnen.

Det røde, faste Fyr paa Inderenden af Pigonati er atter tændt.

Italien Ø. Capo Rizzuto. En Brigantine „Caterine A.“ er

sunken tæt ved Grunden ved Capo Rizzuto, c. 1 Kml. fra Land ud for Madonna Grece.

Tyrkiet. Marmarahavet. Kara Burnu. Kara Burnu Fyr staar paa Ø-Siden af Mundingen af Dil Deresi, 6½ Kbl. N. 83° Ø. fra den i de engelske Admiralty Kort angivne Plads. 40° 46' N. Br. 29° 31' Ø. Lgd.

Tunis. Ras Enghela NØ. Dampøren „Baron Landermont“ er sunken i 10 Fv. Vand 9 Kbl. N. 44° Ø. fra Ras Enghela Fyr. Masterne er over Vandet. 37° 21' 12" N. Br. 9° 44' 58" Ø. Lgd.

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

Forindien. Bombay. Vraget af Damperen „Sestos“, der laa sunket i Bombay Havn, 3 Kbl. N. 65° Ø. fra Middle Ground Flagstang, er borttaget, saa at der er 22 Fod Vand paa Stedet. 18° 55' N. Br. 72° 51' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Si Kiang Flod. Kong Mun. Havnen Kong Mun er nu aabnet. 22° 30' N. Br. 115° 9' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. Maj 1904. — Losningsomkostningerne i Kjøbenhavn. — Af udenlandske Dampskibsselskabers Aarsberetninger for 1903. — Generalkonsul Peter Berg. — De ny Forordninger i Rusland. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Kaptajn Julius Jensen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettilinie à 45^{mm} Bredder 25 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
½ Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end ½ Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønne til Maling af Bunker- og Lastrum.

SÆLHUNDE

Hele Sæler, brugbare til Udstopning, købes til høj Pris.

Alle Slags Dyr udstoppes.

N. C. Helling

Naturaliehandel & Præparationsværksted

St. Kongensgade 69.

Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Maj 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		71 ⁸ / ₄	72 ¹ / ₄
Danmark		65	65 ¹ / ₂
Norden	85 ¹ / ₂	85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
Kjøbenhavn		66	66 ¹ / ₂
Carl		68 ¹ / ₂	69 ³ / ₄
Dannebrog		76	77
Skjold		49	50
Urania		17 ³ / ₄	18 ³ / ₄
Union		78	78 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		77	77 ¹ / ₂
Østasiatiske	91 ³ / ₄	91 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
Østersøen	86—85 ¹ / ₂	85	86
Nordøen		20	30
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		85	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	61
Inga		—	—
Hejmdal		92	96
Dampskibe Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88		98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % nopsig. Stats		97	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		86 ¹ / ₂	88
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 2. Serie ..		93	93 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 ³ / ₄	88
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 7 —		92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		89 ¹ / ₄	89 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		140	141
Privatbank		112 ³ / ₄	113
Landmandsbank		118 ³ / ₄	119
Handelsbank	122	122	122 ¹ / ₄
Grundejerbank		109	109 ¹ / ₄
Burm. & Wain	95 ¹ / ₄	95	95 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		97	98
Sukkerfabr.	144 ³ / ₄	—145	144 ³ / ₄
Bryggeri Aktier		124 ¹ / ₂	125

Vekselkurser d. 25. Maj 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.16	18.13
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Maj 1904.

Russiske Noter	216.10
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	90.90
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	87.10
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	100.70
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	99.60
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1890	97.40

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

„Norden“ 26,000, „Østasiatisk Komp.“ 14,000, „Østersøen“ 2,000, „Foren. Bugsererselskab“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Skjold“ 8,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Kjøb, Salg og Nybygning



af Sejl- og Dampskibe,
Uddybningsmateriel,
Sandpumpedampere,
Transportpramme og Lægtet-
fartøjer, sødygtige og
af enhver Størrelse,
altid disponible.
Bugserdampere, Trawl-
og Hav-Fiskerfartøjer,
Fisketransportfartøjer etc.
udføres fordelagtigt
ved

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Gamla Varvet. J. E. Hübé, Göteborg

åtager sig reparationer og omkopring af fartyg till här
gällande billigaste priser.

Spiror och bjelkar på lager.

Telegramadress: „Gamla Varvet“.

Rikstelefon 6016

De Herrer Kaptajner

provierter altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Foreningen for Oprettelse
af skandinaviske Sømands-
hjem i fremmede Havne,

afholder sin aarlige General-
forsamling Tirsdag den 7. Juni
Kl. 7 Eftm. i den almindelige
danske Skibsførerforenings
Lokale, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

N. Nielsen & Søn

Skibsbygger

Frederikshavn.

For Kaptajner

der lider af **Rheumatisme**
eller andre Sygdomme,
hvorimod Massage kan
hjælpe, er en øvet Mas-
seur og Sygegymnast.
villig til at give Behand-
ling, naar han kan rejse
med, helst paa Varmen,
mod moderat Betaling
som Passenger. Billet mrk.
„Troperne 7255“ modtager
Aug. J. Wolff & Co. Ann-
Bur., Skindergade 3, K.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Paa Grund af Reparationsarbejde paa Knippelsbro vil
denne Mandagen den 30te dennes og Tirsdagen den 31te dennes
kun blive aabnet for Gennemsejling i Tiden fra Kl. 6 $\frac{1}{2}$ til
Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Morgens og fra Kl. 5 til Kl. 7 om Aftenen. Sejlfartøjer
kunne de nævnte Dage kun passere Broen ved Hjælp af
Bugserbaad.

Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 25de Maj 1904.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 2. Juli
d. A. Kl. 9 Form. præcis paa Bendix Hotel i Nykjøbing Mors.
Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsam-
lingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., inden den 18. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1904.

P. B. V.

P. Rechnittzer

p. T. Formand.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Damperauktion.

De i Hamburgs Havn liggende Jerndampere

„Hamburg“, „Astronom“ og „Roland“

skal Tirsdag den 14. Juni d. A. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag gennem
undertegnede sælges til højstbydende ved offentlig Auktion
paa den herværende Børs Sal Nr. 4.

S/S „Hamburg“ er bygget hos Hunphrey & Pearson i Hull
1872, 785 Tons gross, 491 Tons Netto Register, laster 1000
Tons, 15' 2" Dybgaaende, 2 Dæk, 3 Luger, 210 Tons Vandballast,
compound Maskine, Cylindere: 27"×52", Slag 33", 500 ind. HK.
2 Stk. Kedler ny 1882, 65 Pd. Tryk, 9—10 Knob ved 11 Tons
Kulforbrug, Dimensioner: 207"×27' 8"×15' 2", 8 Passagerer
1ste Klasse.

S/S „Astronom“ er bygget hos M. M. Samuelsen & Co. i
Hull 1863, 669 Tons gross, 403 Tons Netto Register, Klasse
1 Engelsk Lloyd, 2 Dæk, 4 Luger, 4 Winscher og Donkey-
kedel, compound Maskine ny 1874, 108 HK., Cylindre: 26"×48",
Slag 30", 2 Kedler ny 1888, 75 Pd. Tryk, Fart 9—10 Mil, Kul-
forbrug 10 Tons, Dimensioner: 201' 4"×28' 4"×16' 5", 8
Passagerer 1ste Klasse.

S/S „Roland“ bygget i Shields 1855, 645 Tons gross, 362
Tons Netto Register, laster 600 Tons paa 16' 3" Dybgaaende,
compound Maskine fra 1873, 105 HK., Cylindre: 26"×48" Slag,
ny Kedel 1884, Fart 9 Mil og 9 Tons Kulforbrug, Dimensioner:
187' 2"×29'×16' 3", 10 Passagerer 1ste Klasse.

Nærmere Oplysninger samt Planer og Inventarlistere faas
ved Henvendelse til

Telegr.-Adr.:
Milberg — Hamburg.

Daniel Milberg
Admiralitätsstrasse 38 I, Hamburg.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

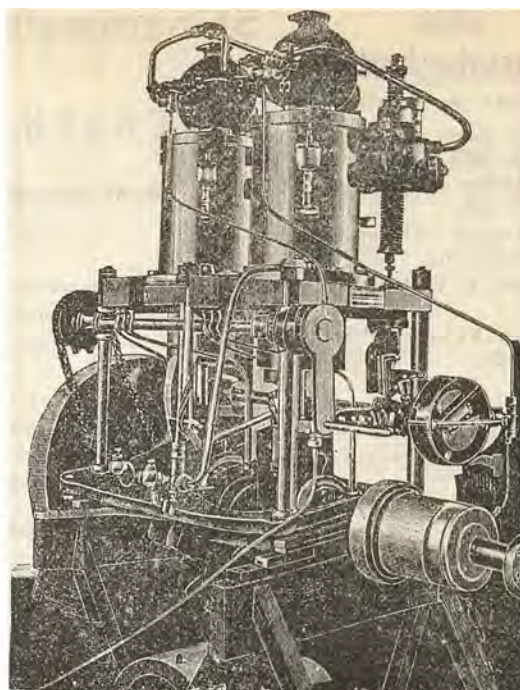
Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.



Specialitet: Motor „Alpha“.

Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendt gode og solide Petroleumsmotor. „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

1ste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueaksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkår kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prisliste, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

**Frederikshavns Jærnstøberi
& Maskinfabrik.**

(Brødrene Houmøller).

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Juni 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparatonssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

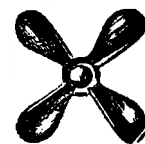
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere,

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserveres

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Indsamlingen til

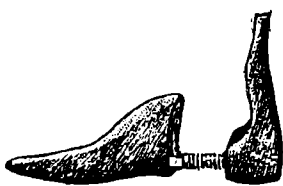
Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekasebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.



Enhver bør anvende min amerikanske Støveblok „MONOPOL“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND, ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS, BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS, also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to Gener. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

 Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{ægte} ^{skal} hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og **paatrykt selve Omelagspapiret.**

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 2. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis paa Bendix Hotel i Nykjøbing Mors. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden den 18. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1904.

P. B. V.

P. Rechnitzer

p. T. Formand.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

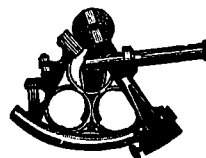
De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaltræs-Papir. Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger haves.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomson, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.


A. S. Motorfabrikken „Chic“,
Hillerød
bygger
Benzin-Baad-Motorer
som eneste Specialitet.
Udstilling
Ny Vestergade 18
Kjøbenhavn

Provianteringshandler **LAURENTIUS,** Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 2. Juni 1904.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler os følgende:

Fra Udenrigsministeriet har Repræsentationen modtaget en Afskrift af en Beretning fra det kongelige Generalkonsulat i Hamburg, dateret 5. Maj d. A., af hvilken herved meddeles følgende:

„Allerede i en Aarrække havde man haft Øjnene „rettede paa den med den stærke Trafikering af Elben „mellem Hamburg og Nordsøen forbundne Fære for „Menneskeliv og Gods, overfor hvilken man var paa „det rene med, at de internationale Søfartsregler ikke „ydede al den Sikkerhed, der burde og kunde tilveje- „bringes. Skønt Antallet af Ulykker steg i det smalle „Sejlløb med Antallet af Skibene og med Forøgelsen „af Skibenes Gennemsnitsstørrelse, kunde der dog „ingen rigtig Fart komme i de Underhandlinger, som „den hamburgske Regering i denne Anledning havde „indledet med den prøjsiske Regering om ny Besej- „lingsregler. Med Primuskatastrofen indtraadte Sagen „imidlertid i et nyt Stadium, og er der siden arbejdet „meget energisk paa at bringe den til Afslutning. „Som Resultat foreligger nu 2 Forordninger, nemlig:

- „1) Verordnung betreffend Sicherung der Beförderung von Passagieren mit Dampfschiffen auf der Elbe, og
- „2) Verordnung für die Schifffahrt auf der Unterelbe, begge af 20. April d. A.

„Disse Bestemmelser vil antagelig være af „Interesse for vore Søfartskredse, ogsaa paa Grund „af deres teoretiske Betydning med Hensyn til det „almindelige Spørgsmaal om Sikkerhedsforanstaltninger „ved stærk Trafikering af meget snævre Farvande.“

De ovennævnte Forordninger træder i Kraft henholdsvis d. 10. Maj og d. 1. Juli d. A.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

I Henhold til et fra Udenrigsministeriet modtaget Eksemplar af Lov af 15. April d. A. er Transport af Varer og Passagerer mellem Havne i de Forenede Stater og Havne eller Pladser i Philipinerne efter d. 1. Juli 1906 forbeholdt for nordamerikanske Skibe. Fremmede Skibe, der fra Philipinerne ankommer til de Forenede Stater, skal her betale samme Tonnage-Afgifter, som om de kom fra et fremmed Land.

I Henhold til Meddelelse fra Udenrigsministeriet til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, har „La commission Internationale du Service de Sauvetage de la Mer Noire“ vedtaget en Reduktion af 50 pCt. paa den samme tilkommende Afgift for alle Fartøjer, som ikke sejler i regelmæssig Fart paa det sorte Hav, og hvis Tonnage overstiger 800 Tons. Ved Beregningen af Afgiften maa saaledes hvert Skib betale fuld Afgift for 800 Tons; for den overskydende Tonnage indtræder en Reduktion af 50 pCt. Bestemmelsen træder i Kraft fra 1. Juli d. A.

Det har ofte under Behandlingen af Spørgsmaalet om Navigationsundervisningsvæsenet været fremhævet, hvor uheldigt den mellem Skolerne herskende Konkurrence indvirker paa Arbejdet for at naa det Maal, som bør være det væsentligste for Navigations-skolerne, nemlig at udruste de vordende Navigatører med den Ballast af teoretiske Kundskaber, som Tiden kræver, og det vil derfor ikke være uden Interesse at se, hvorledes man ved Maskinskolerne, hvis Undervisningsvilkaar har en Del Berøringspunkter med Navigationsundervisningen, ser paa dette Konkurrenceforhold.

Dels af denne Grund, men ogsaa fordi Maskinistuddannelsen ikke kan være Navigatørstanden og navnlig ikke Rederstanden ligegyldig, vil vi henlede Opmærksomheden paa en i Majnumret af „Medlemsblad for Maskinmestrenes Forening“ fremkommen Artikel, hvori Bestyreren for vor største Maskinskole, Hr. A. Grathwohl, gør Rede for en Række Forhold vedrørende Maskinistuddannelsen.

Om Følgerne af den fra enkelte Sider saa stærkt lovpriiste indbyrdes Konkurrence hedder det heri:

„Resultatet af al denne smagløse Agitation for Tilgang til Maskinskolerne blev, at disse overfyldtes med Elever, der pumpedes op med Kundskaber i den kortest mulige Tid; om Forstaaelse og Grundighed kan der kun være Tale hos Elever, som i Forvejen har tilegnet sig Kundskaber eller har særlig gode Ævner; de, som ikke kan følge med, maa lære udenad, og det er forbløffende, hvad saadanne unge Mænd kan lære udenad; lange Remser fra Lærebøgerne, Formler, Talværdier og Læresætninger vælter fra dem, som om det var Fonografer, der arbejder. Hvorledes skal man ogsaa med Grundighed i Løbet af 8 à 12 Maaneder kunne lære en Elev: Matematik, Fysik, Engelsk, Dansk og først og sidst Maskinlæren med dens 300 Skitser efter Hukommelsen, naar den samme Elev efter en Skoletid paa c. 7 Aar ikke kan regne en Brøktstørrelse ud eller analysere en Sætning af sit Modersmaal?“

I Følge „Sh. Gaz.“ er Forholdene i Kronstadt med Hensyn til Losningen af Kulskibe allerede nu betydeligt bedrede. Flere Kuldampere har nu faaet losset paa fire Dage, hvad der omtrent er den almindelige Tid.

Købmændene har været hurtige til at drage Fordel af denne Forbedring; thi de byder allerede lavere Rater, og her har de ogsaa faaet Støtte ved, at der er kommet flere store Dampskibe i Markedet.

I Følge engelske Søfartsblade hersker der for Tiden stor Bevægelse blandt belgiske og engelske Søforsikrings-selskaber i Anledning af Meddelelserne om de mange løsvrevne Miner, der skal flyde omkring i de østasiatiske Farvande, og man har ved Henvendelse til de respektive Regeringer forsøgt at faa diplomatiske Forhandlinger indledede til Ordning af dette for Handelen og Skibsfarten saa vigtige Spørgsmaal.

Det meddeles Nordisk Skibsrederforening, skrives i Foreningens Cirkulære, at de franske Trælåstimportører nu søger indført følgende Klausul:

„The number of pieces of square, and/or round „wood and a detailed specification of all the sawn „wood to be incorporated in the Bill of Lading, and „same to be duly approved by the Master“,

i alle Certepartier for Træ til franske Havne, hvilket vi paa det indstændigste maa anmode Rederne om at refusere. Dansk Dampskibsrederforening meddeler os, at det allerede er lykkedes ved Befragtninger at undgaa Klausulen, saa der er ingen Tvivl om, at det med den fornødne Fasthed og Enighed vil kunne lykkes at afværge dette Forsøg paa Indførelse af en hidtil ukendt og urimelig Klausul, der vil kunne udsætte Rederne for betydeligt Ansvar og derigennem følgende Tab, som efter Sagens Natur ikke bør falde paa dem. En dansk Reder meddeler os, at han har indskærpet alle sine franske Forbindelser, at han ikke vil tillade, at denne Klausul indføres i Certepartier, der maatte sluttes for ham, og vi er ganske enige med vedkommende Reder, naar han tilføjer, at man sikkert vilde blive fri for Klausulen, naar alle andre Redere vilde gøre det samme.

Havneafgifterne i Table Bay for ordresøgende Skibe har tidligere været uforholdsmæssig høje, idet der maatte betales $\frac{1}{2}$ penny pr. Gross Reg-Ton pr. Dag for hver Dag, Skibet blev liggende indenfor Breakwateret. Det kunde saaledes blive en ganske anselig Sum, Skibene kom til at betale, om de blev opholdt i længere Tid enten paa Grund af Modvind eller ved at vente paa Ordre.

Paa Foranledning af indkomne Klager har Nordisk Skibsrederforening efter Korrespondance desangaaende nu faaet Meddelelse om, at denne Havneafgift for ordresøgende Skibe er bleven indskrænket til et vist Maksimum, saaledes at intet Skib betaler for et længere Tidsrum end 2 Dage, hvor langvarigt end Opholdet bliver, medens Skibe, som anløber for at søge Lægehjælp eller med opsætsig Besætning, er fri for Havneafgift.

Forordningen træder i Kraft fra 1ste Maj 1904 og lyder saaledes:

„On vessels entering inwards, but not into Dock, $\frac{1}{2}$ d. per gross registered ton per diem; in the case, „however, of vessels merely calling for ordres two days „Harbour dues will constitute the maximum charge. On „vessels with mutinous crews, or in want of medical „assistance, no charge is made provided such vessels do „not land or embark passengers or discharge or ship „cargo.“

(Nord. Skibsrederforenings Cirk.)

Maanedsbefragtnings-Spørgsmaal.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.)

Naar et Skib bortfragtes paa Maanedscerteparti for et vist Antal Maaneder, vil Kontrakten selvfølgelig være udløben, naar Skibet efter fuldendt Rejse og Udlosning efter Tidens Udløb befinder sig i en Havn, hvor Tilbagelevering efter Certepartiet kan finde Sted. Der er ikke Tale om, at Befragteren da kan sende Skibet paa nogen ny Rejse, og selv om han efter Kontrakten er forpligtet til at sende Baaden til en anden Havn for der at tilbagelevere den, kan han ikke antages at være berettiget til at lade den medtage Last, men han har at sende den efter Tidens Udløb direkte i Ballast til den Havn, hvor Tilbagelevering i Følge Kontrakten skal ske.

Vanskelige og tvivlsomme Spørgsmaal opstaar derimod, naar der endnu er nogle faa Dage tilbage, inden Tiden udløber, og Befragteren ønsker at sende Skibet paa en Rejse, hvorved Tiden vil blive overskredet. At Rederen maa finde sig i en saadan Overskridelse, er en given Sag, forudsat selvfølgelig, at Overskridelsen holder sig indenfor rimelige Grænser, men hvad der i det enkelte Tilfælde skal anses som rimelige Grænser, er det overordentlig vanskeligt paa Forhaand at udtale sig bestemt om. Rederen bringes derved i den ubehagelige Situation at maatte træffe sin Bestemmelse efter eget Skøn og paa egen Risiko med Fare for, at en Domstol eller en Voldgiftsret, naar Sagen indbringes for den, maaske vil komme til et andet Resultat. Naar der er nogen Mulighed derfor, vil det derfor ofte være at anbefale for Rederen i et saadant Tilfælde at nægte at udføre Rejsen under Maanedscertepartiet, men samtidig tilbyde Befragteren at udføre Rejsen til en Fragt, der svarer til Markedets Noteringer paa den Tid, Rejsen skal foretages, eller til den Fragt, Maanedsbefragteren har betinget sig for Rejsen i sin Kontrakt med Tredjemand. Et saadant Tilbud kan angaa enten den Baad, der er maanedsbortfragtet, eller en anden Baad af saadan Størrelse og Konstruktion, at Rejsen lige saa vel vil kunne udføres med den. Skulde da i et saadant Tilfælde Befragteren nægte at akceptere dette Tilbud, kan Rederiet

uden synderlig Risiko undlade at udføre Rejsen; thi om en Domstol eller en Voldgift skulde give Maanedsbefragteren Medhold, vil jo Rederiet ikke kunne dømmes til at betale andet end det Tab, som Befragteren virkelig har lidt, og da Rederiet har tilbudt at stille en Baad til hans Disposition for Rejsens Udførelse, vil det i al Fald kun kunne dreje sig om Fragtdifferencen, som Rederiet vel som oftest vil have optjent ved selv at kunne bortfragte sit Skib.

Undertiden er der ikke fastsat nogen bestemt Tid i Kontrakten, men Skibet bortfragtes for f. Eks. „omtrent 4 Maaneder“. Det er en Selvfølge, at i et saadant Tilfælde vil den Tid, med hvilken Befragteren kan overskride de 4 Maaneder, regnes rummeligere, end naar Tiden er fastsat til nøjagtig 4 Maaneder.

Nylig havde vi det Spørgsmaal forelagt for os, om et Skib, der var bortfragtet for et Tidsrum af omkring 4 Maaneder, af hvilken Tid der var forløbet omtrent $2\frac{1}{3}$ Maaned, kunde sendes paa en Rejse, der maatte beregnes med et rundt Tal at ville tage 90 Dage, skønt der altsaa kun var 50 Dage tilbage af de fire Maaneder. Vi udtalte som vor Anskuelse, at en saadan Overskridelse var urimelig, og at Rederen ikke behøvede at finde sig deri, og Foreningens Advokater, til hvem Kaptajnen henvendte sig, gav ham det samme Raad, men de var selvfølgelig ogsaa paa det rene med, at den Mulighed ikke var udelukket, at en Dom eller Voldgiftsret vilde komme til et andet Resultat.

Der er en amerikansk Sag, Anderson v. Munson, som imidlertid ikke er særlig orienterende i denne Forbindelse, fordi Forholdene der var temmelig ekstreme. Befragterne havde nemlig kun 13 eller 14 Dage tilbage af de 12 Maaneder, for hvilke Skibet var sluttet; dette havde væsentlig været anvendt til korte Rejser til Kuba, og Befragterne forlangte nu, at det skulde gaa paa en Rejse til Meksiko, som vilde tage 8 à 9 Uger. Retten kom til det Resultat, at dette var en altfor stor Overskridelse af Tiden, og at Befragterne vilde kunne beordre Skibet paa endnu en Rejse, men at dette ikke maatte være en Rejse, som overskred den Tid, som en af de korte Rejser, Skibet hidtil havde været engageret i, gennemsnitlig havde taget.

Moderne Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

I „Nationaltidende“s Søfartstidende for 27. Maj d. A. har Hr. Kaptajn C. Clausen offentliggjort nogle Bemærkninger i Anledning af de af os fremførte Resultater af vore Undersøgelser. Da Hr. Kaptajn Clausen ikke har fundet det formaalstjenligt at fremkomme med sin Artikel her i Bladet, hvor vor Hovedpublikation fandtes, skal vi tillade os, forinden vi kommenterer nævnte Artikel, at gengive denne *in extenso*:

Kan vi stole paa vore Loddeapparater?

I Anledning af den saalydende Artikel i „Søfartstidende“ af 20. d. M. og en Artikel om moderne Loddeapparater i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 20, skal jeg her tillade mig at anføre følgende Kendsgerninger:

1. Ved mangfoldige Prøver, der er foretagne i vore Orlogsskibe, og særlig i Opmaalingsfartøjerne, med en stor Del Kontroltybdemaalere under forskellige Temperaturforhold og paa saa vel mindre som større

Dybdet, har disse Instrumenter i Følge de til Marineministeriet indgaaede Rapporter givet meget tilfredsstillende Visninger og langt bedre Resultater end de øvrige, hidtil benyttede Dybdemaalere.

2. Kontrolldybdemaalerens Anvendelse er i stadig Tiltagen saa vel i danske som i fremmede Handelsskibe.
3. Efter indtrufne Forlis af Kontrolldybdemaalere er saadanne jevnlig blevne genanskaffede, endog adskillige Gange i samme Skib.
4. Fra flere Skibsførere og andre foreligger der meget rosende Udtalelser om Kontrolldybdemaalerens Paalidelighed.

C. Clausen.

Hvad angaar den første af de af Kaptajn Clausen anførte Kendsgerninger, da kan vi naturligvis ikke udtale os om de til Marineministeriet indgaaede Rapporter, eftersom vi ikke har haft Adgang til disse, men hvis de omtalte, i Orlogsskibe foretagne, Prøver har givet nøjagtige Resultater ogsaa for de store Dybders Vedkommende, saa skyldes dette — et Tilfælde. Beviset herfor foreligger i Resultaterne af vore Undersøgelser med saa stor Klarhed, at vi ikke skønner, at der kan være Grund til at gentage det. Alt, hvad vi har haft Adgang til at undersøge af praktiske Loddeforsøg, indeholdes i de Resultater, der er offentliggjorte af Hr. Navigationslærer Th. Funder i nærværende Blad for 26. November 1903, og disse stemmer ganske overens med vore Teorier og Undersøgelser.

Den af Kaptajn Clausen i „Dansk Søfartstidende“ for 10. December 1903 opstillede Teori til Forklaring af de af Navigationslærer Funder paapegede store Uoverensstemmelser i „Kontrol“dybdemaalerens Angivelser forekommer os for øvrigt meget lidet plausibel, og hele den herhen hørende Polemik tjente egentlig navnlig til at fastslaa, at der ogsaa i andre Henseender (Fartens Indflydelse) var Grund til at være paa sin Post overfor dette Loddeapparat — vi skal imidlertid ikke her komme nærmere ind paa disse Forhold, da de ikke berører vore Undersøgelser.

Naar Kaptajn Clausen videre siger om „Kontrol“dybdemaaleren, at den har givet langt bedre Resultater end de øvrige, hidtil benyttede Dybdemaalere, saa er vi hermed inde paa et Principspørgsmaal, hvis Betydning efter vor Mening vanskelig kan overvurderes. Lad os nemlig gaa ud fra, at Kaptajnen ved „de øvrige, hidtil benyttede Dybdemaalere“ navnlig, eller dog i alt Fald bl. a., har tænkt paa Rungs Batometer, og at dette altsaa har givet daarligere Resultater end Kaptajn Clausens eget Loddeapparat. Hvad ligger der da heri? Utvivlsomt ikke ret meget; thi naar det om Clausens Apparat er bevist, at det for større Dybders Vedkommende ikke kan give paalidelige Resultater, fordi dets Angivelser er afhængige af Forhold, der i Praxis ikke kan underkastes den fornødne Kontrol, saa er det kun naturligt, at man mere end hidtil vender sin Opmærksomhed mod Rungs Batometer, saa længe et saadant Bevis ikke er ført for dets Vedkommende, selv om dets Resultater i Øjeblikket skulde staa noget tilbage for „Kontrol“dybdemaalerens. Manglerne ved Rungs Batometer kunde jo nemlig være af rent teknisk Natur og muligvis lette at rette.

Hermed være dog ikke sagt, at Forholdet netop er saaledes, som vi her har skitseret det — vi anfører det kun for at pointere det fuldt ud berettigede i denne Tankegang og fremhæver at alene en nærmere, eksperimentel Undersøgelse vil kunne kaste fuldt Lys over disse Ting.

I Anledning af de øvrige tre af Kaptajn Clausen anførte Kendsgerninger skal vi først og fremmest bemærke, at ogsaa vi anser „Kontrol“dybdemaaleren for et ganske godt Loddeapparat indenfor de Grænser, vi

nærmere præciserede i vor første Artikel, og vi maa tilføje naar Farten ikke er for stor, men hermed hører ogsaa Enigheden op, idet Kaptajnen øjensynlig gør et velment Forsøg paa at omstøde Naturlovene (i dette Tilfælde Absorptionen og dens Følger med Hensyn til Clausens Dybdemaaler) — paa Grundlag af Udtalelser fra Skibsførere og andre.

Kaptajn Clausen vil dog næppe kunne tænke sig f. Eks. Jordmagnetismen eller Tyngdekraften ophævet ved „de til Marineministeriet indgaaede Rapporter“ eller ved „Udtalelser fra Skibsførere og andre“ — hvorfor saa forudsætte nøjagtig det samme for Absorptionens Vedkommende?

August Krogh.

Emil Krogh.

Befragtningsklausuler og Havarier.

Den under ovenstaaende Titel af Nordisk Skibsrederforening ved dens Bestyrer, Hr. J. Jantzen, udgivne Haandbog er disse Dage udsendt i andet Oplag. Vi finder derfor Anledning til at gengive den Artikel, i hvilken Hr. Skibsreder Torm i sin Tid, da Bogen første Gang udkom, anmeldte den her i Bladet. Vi haaber, at denne fortræffelige Bog maa faa en stedse voksende Udbredelse i nordiske Søfartskredse, hvad den i ualmindelig Grad fortjener.

Hr. Torms Anmeldelse, der offentliggjordes i Juli 1900, lød saaledes:

Under denne Titel har Nordisk Skibsrederforening fornylig udgivet en Bog, som er skrevet af Foreningens Bestyrer, Hr. Johs. Jantzen. Denne Bog afhjælper et længe følt Savn, og den burde findes om Bord i alle danske Handelsskibe, hvad enten det er Dampskibe eller Sejlskibe. Nu til Dags er det nemlig ikke nok, at en Skibsfører forstaar at føre et Skib over Søen, men han maa ogsaa kende, hvad jeg vil kalde den merkantile og den juridiske Del af hans Virksomhed. Det er fuldt ud saa vanskeligt at navigere sikkert mellem alle de Skær, hvorpaa man er udsat for at strande ved Fragtslutninger, Havarier etc., som det er at navigere paa Søen. Selv de dygtigste Redere staar ofte tvivlende overfor vanskelige Spørgsmaal paa disse Omraader, og de Fejl, som en Skibsfører, og for den Sags Skyld ogsaa en Reder, kan begaa ved Fragtslutninger, Havarier etc., er ofte af større Betydning end de Fejl, der maa tilskrives daarlig Navigering eller daarligt Sømandsskab.

Men man er ikke berettiget til at vente, at en Skibsfører skal have et saa grundigt Kendskab til denne Del af hans Virksomhed, som han har til Sømandsskab og Navigation. Fragterne sluttet ofte, og med Dampskibe næsten altid, af Rederiet, og hvad Havarier angaar, saa skulde man helst have saa lidt deraf som muligt, og skal en Skibsfører erhverve sig Kendskab til dem gennem Erfaring, kan det blive en dyr Historie for Rederiet og Assurandørerne.

Det er derfor heldigt, at der nu er udkommet en Bog, som indeholder en praktisk og let fattelig Fremstilling om Befragtningsklausuler og Havarier, og som ligeledes indeholder mange vigtige Oplysninger af stor Interesse for Redere og Skibsførere, og overhovedet for enhver, som har at gøre med disse Spørgsmaal.

Hr. Bestyrer Jantzen har en i de skandinaviske Riger næsten enestaaende Erfaring i Stridsspørgsmaal vedrørende Certepartier, Konnossementer, Negligence Clause etc., idet han daglig beskæftiger sig dermed.

Nordisk Skibsrederforening har jo nemlig en Procesafdeling, og Medlemmerne har fri Proces. Nu er der, i Følge Aarsberetningen for 1899, i dette Aar registreret 397 Henvendelser til Foreningen om saadanne Spørgsmaal, og alle disse Henvendelser maa Bestyreren selvfølgelig gøre sig bekendt med. Hr. Jantzen er derfor fuldt ud kompetent til at behandle disse Æmner, og han har gjort det paa en Maade, saa at selv ældre og erfarne Redere kan have Gavn og Glæde af at læse denne Bog.

Afsnittet om Havarier er, som omtalt i Fortalen, for en stor Del taget efter den Havari-Haandbog, som det bekendte Reder- og Mægler-Firma i Hamburg, d'Hrr. Knöhr & Burchardts Nfl., har udgivet til Vejledning for dets egne Skibsførere. Denne Haandbog er affattet i et klart og tydeligt Sprog og med et indgaaende Kendskab til de Spørgsmaal, den behandler, men er imidlertid mere skrevet med Hamburger Rederi- og Assurance-Forhold for Øje, og derfor har Hr. Jantzen paa flere Steder maattet forandre den, saaledes at den passer bedre for vore Forhold.

Den indeholder nu en god Vejledning for en Skibsfører om, hvorledes han har at forholde sig i Havari-tilfælde, og brugt paa den rette Maade vil den kunne spare Skibsførerne for mange Ængstelser og Ærgrelser, og den vil kunne spare mange Penge for Redere og Assurandører.

Paa den Generalforsamling, som Nordisk Skibsrederforening for nylig afholdt i Stockholm, blev Bogen modtaget med stor Velvilje af de norske og svenske Redere. Jeg haaber, det samme maa blive Tilfældet her i Danmark, thi den fortjener det.

Prisen er heller ikke saa høj, at den afskrækker Folk fra at købe den. Den blev paa Generalforsamlingen i Stockholm fastsat til 5 Kroner.

D'Hrr. Knöhr og Burchardts Nfl. sender en af deres Haandbøger om Bord i hvert af deres Skibe, og den bliver om Bord i Skibet, som alt andet Inventar, selv om Skibet skifter Fører. Jeg finder dette meget fornuftigt, og vil tillade mig at anbefale danske Redere at gøre det samme.

D. Torm,
Dampskibsreder.

Østasiatisk Kompagni.

Af den nu udkomne Beretning med Regnskab for Aaret 1903 hidsætter vi følgende:

De i sidste Beretning fremhævede vanskelige Forhold for Skibsfarten er i de forløbne Aar ikke undergaaet nogen Forandring til det bedre, hvilket i ganske betydelig Grad har influeret paa Resultatet af Aarets Drift.

De forskellige Handelsafdelinger har været i god Fremgang og opviser tilfredsstillende Resultater, til Trods for at der paa Verdensmarkedet — navnlig for Østens Vedkommende — har gjort sig en meget flov Tendens gældende, ikke mindst foranlediget ved den gennem lange Tider optrækkende Konflikt mellem Rusland og Japan, der nu har resulteret i Krig. Særligt har Eksporten af europæiske Varer til det fjerne Østen lidt under de trykkede Forhold, ligesom ogsaa den lokale Handel ved Filialerne har været paavirket deraf.

Kompagniets Teakforretning har været i særdeles god Fremgang, og i Slutningen af Aaret har der været rigelig Tilførsel til Bangkok af Raatræ fra egne Skove. Importen af Produkter fra Østen har ogsaa i det forløbne Aar været i Tiltagende.

Den i 1902 paabegyndte Eksport til Sydafrika har

i 1903 arbejdet med tilfredsstillende Resultat. Til Transport af Varer, hovedsageligt Bygningsmaterialer, saa som dansk Cement, svenske og norske Trævarer o. l., samt til Opretholdelse af en Dampskibsforbindelse mellem Skandinavien og Sydafrika har Kompagniet sidste Aar foruden S/S „Siam“ benyttet 8 fragtede Dampere.

I Løbet af 1903 er optaget et Obligationslaan paa Kr. 3,500,000 samtidig med at det resterende (Kr. 1,200,000) af det tidligere Obligationslaan er afviklet.

Det er vanskeligt at udtale sig om den umiddelbare Fremtid, der meget vil afhænge af Krigens Varighed; for Tiden er der en følelig Stagnation indenfor de nordlige Filialer i Østasien, men det tør forventes, at de nuværende urolige Forhold vil blive afløst af en Udviklings- og Omsætningsperiode.

Som sædvanlig er der af Driften afholdt Reparationer og Vedligeholdelser, hvorefter der bliver et Netto Overskud paa Kr. 1,209,957.11. Til Afskrivninger paa Dampere, Ejendomme, Inventar etc. (deraf 5 pCt. paa Dampernes oprindelige Værdi) medgaar Kr. 588,371.46, saaledes at der bliver Kr. 621,585.65 tilbage til Udbytte til Aktionærerne, til Henlæggelser, Tantiemer etc.

Indtægter og Udgifter fordeler sig som følger:

Avance paa Handelen	
ved Hovedkontoret .	Kr. 623,468.83
Indsejlet Fragt og Passagerpenge	— 3,159,147.58
Avance hos Filialerne .	— 940,550.91
Overført fra forrige Aar	— 38,086.59
	Kr. 4,761,253.91

Herfra gaar:

Administrationsudgifter	
ved Hovedkontoret	
og Filialerne	Kr. 410,816.55
Dampernes Udgifter . .	— 3,016,380.60
Rente Konto	— 124,099.65
Afskrivninger	— 588,371.46
	— 4,139,668.26

Efterladende Kr. 621,585.65

som foreslaas fordelt i Overensstemmelse med Regnskabet, hvorefter Aktionærerne erholder 5 pCt. af en Aktiekapital paa 7,000,000 Kr., til Reservefonden henlægges Kr. 100,000, saaledes at denne nu udgør Kr. 1,000,000, til Tantiemer til Bestyrelse, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 42,029.82, medens Kr. 129,555.83 overføres til næste Aar.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Juni Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Middellufttrykket er i Juni højere ved Azorerne, men lavere ved Sydspidsen af Grønland end i Maj, hvorfor Trykforskellen mellem disse to Punkter, der i April og Maj ikke beløb sig til ret meget, nu atter er tiltaget betydeligt. I Overensstemmelse hermed er de vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Brd. igen tiltaget i Hyppighed og Styrke; Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, og det samme gælder Øst for 15° Ø. Lgd. og Nord for 52° N. Brd., hvorimod nordvestlige Vinde er fremherskende Syd for 48° N. Brd., indtil de gennem NNV. og N. gaar over i Passaten.

For øvrigt er Juni Maaned, hvad angaar de store Damperruter til New York, en af de roligste og tørreste Maaneder i hele Aaret.

Ved den engelske Kyst og i den spanske Sø er Vindretningerne meget foranderlige, og nordøstlige til østlige Vinde forekommer her hyppigt. Ved Portugals Kyst hersker særlig Vinde mellem Nordvest og Nordøst, og paa Madeira og de kanariske Øer optræder Passaten. Ved Afrikas Kyst hersker SV. Monsumen allerede fra Liberia, og den store Regntid er begyndt næsten overalt. Paa Kyststrækningen fra Kap Palmas til Togo forekommer hyppigt i Juni Tornados.

Hvad den amerikanske Side angaar, da træffer man ved New Foundland og Østkysten af de forenede Stater ofte sydlige til sydøstlige Vinde. Ved Sydstaternes Kyster har man dog ret ofte Vinde fra NØ., ved Bahama Øerne og Florida NØ. til SØ. Vinde (Passat) og ved den mexikanske Kyst Vinde mellem SSØ. og SØ.

Storme. Øst for New Foundlandsbankerne, hvor Vinden ogsaa paa denne Aarstid forholdsvis hyppigt naar en Styrke af 8, overskrider Procentantallet af Storme i Juni ikke 6,5, medens der i Januar paa samme Sted forekom 37,6 pCt. Den Del af Havet, der i Juni har størst Stormhyppighed, strækker sig fra 50° N. Brd. og 35° V. Lgd. langs Golfstrømmen over til Bermuda Øerne. Oceanet Syd for Linjen Lissabon-Azorerne-Florida Strædet er stormfrit.

Taagehyppigheden er tiltaget siden Maj, ikke blot ved New Foundlandsbankerne og under den amerikanske Kyst Nord for Golfstrømmen, men ogsaa ved den engelske Kanal. Syd for 40° Bredde forekommer kun meget lidt Taage, naar undtages den amerikanske Kyst Nord for Kap Hatteras.

Is. Drivisens Fremtrængen vedbliver i Almindelighed indtil Midten af Juni; derefter begynder Isgrænsen sædvanligvis at vige tilbage mod Nordvest, først langsomt, men fra Midten af Juli med større Hurtighed. Alt i alt plejer Isen at forsvinde hurtigere end den er trængt frem. Fra New Foundlandsbankerne er der i Aar kommet mange Ismeldinger; indtil Midten af April var det hovedsagelig Driv- og Pakis, medens man nu hyppigst træffer Isbjerge. Disse optræder i stor Mængde og er mellem 47° og 50° V. Lgd. trængt frem næsten til 41° N. Brd. Længere mod Nord, mellem 50° og 45° N. Brd., er der set enkelte Isbjerge saa langt mod Øst som paa 41° V. Lgd.

Damperruter. Paa Grund af de i Aar forekommende store Ismasser er de internationale Dampskibsru-ter forlagt, saaledes at man paa Udrejsen fra 24. Maj og indtil videre skærer 47° V. Lgd. paa 41° N. Brd., medens man paa Hjemrejsen fra 11. Maj og indtil videre skærer 47° V. Lgd. paa 40° 10' N. Brd. Ogsaa de Skibe, der gaar Nord om Skotland, bør for at undgaa Isen holde sig til de Ruter, der er angivet paa Kortet.

I Middelhavet er Vindene i Juni for det meste meget foranderlige med Hensyn til Retning, om end nordlige Vinde mellem NV. og NØ. er de overvejende; den gennemsnitlige Vindstyrke er endnu lavere end i Maj, og Vindstille forekommer meget hyppigt i den vestlige Halvdel — navnlig i det nordvestlige Hjørne.

Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af La Plata, som er fast for prompt Lastning, maa alle andre Markeder nærmest betegnes som daarlige end for en Uge siden, hvortil Aarsagen

er den sædvanlige, nemlig et langt større Tilbud af Tonnage end af Laster, og desværre er der absolut ingen Sandsynlighed for, at der med det første vil indtræde nogen Forandring i dette Forhold. Der slutes nok i Ny og Næ enkelte Dampere, som paa Grund af deres særlige Størrelse og/eller Position passer en Befragter og derfor kan betinge sig en Fragt, der giver lidt Overskud, men i al Almindelighed sættes der nærmest Penge til ved at sejle til de nu gangbare Rater, og Befragterne sikrer sig med største Lethed Tonnage. Fra Sortehavet er Begæret stillet kendeligt af for prompt Lastning, og pr. Juli og senere er der absolut ingen Efterspørgsel. Til Trods for dette er Kulfragterne fra England nedefter til Middelhavet og Sortehavet lavere, men vedbliver Flovheden, vil Kulfragterne dog sikkert stige igen. Det saa længe omdebatterede Maattepenge Spørgsmaal i Nicolaieff er nu endelig bleven definitivt ordnet, og tilmed er Rederne gaaet af med Sejren, idet alt bliver paa den gamle Basis. Der er dog et „aber“ derved, idet man nemlig ønsker, at Rederne skal bære $\frac{3}{16}$ Kopek pr. Pud til Krigsfondet, hvilken Betaling Afskiberne foreslaar skal belastes Dampene som en Slags Havneafgift, og rimeligvis kommer Rederne til at gaa ind derpaa i Betragtning af de daarlige Tider.

Det østlige Marked er gennemgaaende flovt. Kun Kurrachee og til Dels Bombay viser lidt Liv, og først nævnte Havn har pr. Juni betalt 15/3 à 15/6 til udsøgt Havn og pr. August/September 15/ à 15/3. Calcutta er stille paa Basis af 17/6 Dødvægt pr. Juni/Juli. Rispladserne tager næsten ingen Tonnage; en enkelt Juni Baad sluttedes til 20/ Rangoon/London. For Sukker fra Java til U. S. eller Evropa fragtedes nogle Juli/September Dampere til 23/9. Kulfragter fra Japan udbydes kun sparsomt; sidst betalte Rater er 1,75 Dollar Moji/Singapore.

Sortehavet etc. synes at have dækket sig for deres nødvendigste Behov, og Fragterne er svagere som Følge af mindre Efterspørgsel efter Damperrum. For større Baade „on the berth“ er 7/ à 7/6 fra Odessa eller Nicolaieff til udsøgt Havn det bedst opnaaelige, medens mindre Baade betinger 7/9 à 8/3 N. C., 6 d. ekstra Hamburg. Lignende Rater opnaas fra Sulina. Donauen tager kun faa Baade; der betaltes sidst 9/ L. H. A. R., 9/6 Hamburg, prompt, men dette kan næppe gentages. Fra Azoff gøres der heller ikke meget. Pr. 5/15. Juni sluttedes en 4,000 Tons Baad til 9/9 Moss og Christiania. For Erts fra Poti er betalt 9/6 à 9/9 Rotterdam, 11/ Stettin.

Middelhavet frembyder intet af Interesse. Laster er faa og Raterne smaa. For Erts er betalt med „free despatch“ 6/9 Huelva/Rotterdam eller Dunkerque, 5/6 Harnillo Bay/Glasgow, 6/4½ Carthagen/Maryport, og med „full terms“ 7/1½ Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam, 7/4½ Algiers/Rotterdam, 7/6 Villaricos/Rotterdam. Fosfat og Esparto Fragterne er uforandrede fra forrige Uge. Aleksandria har intet at byde paa; 5/ Bomuldsfrø er sidst betalte Rate til London eller Hull. For Salt fra Cadix til Fraserburg eller Aberdeen kan faas 6/. Ertsfragterne fra Bilbao uforandrede paa Basis af 3/9 à 3/10½ Cardiff, 4/4½ Middlesbro, men Markedet er meget trægt.

Nordamerika viser stadig meget lidt Liv, og ud over nogle Træbefragtninger fra Kanada eller Golfen slutes der saa godt som intet. Korn, Bomuld, Kager og lign. Gods tages alt af de regelmæssige Rutebaade. For Deals fra St. John til Englands Vestkyst er gentaget 35/, medens 38/9 à 40/ noteres fra Miramichi og 37/6 Montreal/London. Fra Tampa betaltes for Fosfat 12/6 Glasgow, 12/7½ Plymouth. Petroleumsfragterne er uforandrede paa Basis af 21 Cents fra New York til Shanghai eller Japan. Fra Pensacola etc. er der betalt for Træ 81/3 à 82/6 U. K. eller Kontinentet og fra Sapelo til Vestkysten 76/3, alt pr. Juni.

La Plata Markedet er fast for prompte Baade, og

for saadanne betales 18/3 à 19/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Fra Bahia Blanca sluttedes til 16/9 for en 5,500 Tons Baad. Pr. Juli og senere viser Kornbefragterne ingen Lyst til at tage Tonnage. For Quebracho Træ sluttedes en Juli Damper til 20/9 U. K. eller Kontinentet.

Østersømarkedet har ikke den ringeste Bedring at opvise. Vel er alle Pladser i Botten tilgængelige nu, men da Tilbudet af Dampere overstiger Begæret betydeligt, er Raterne gennemgaaende meget trykkede. Fra de russiske Pladser findes saa at sige ikke andet end Træ for Øjeblikket, og Fragterne herfor holder sig uforandret tarvelige paa Basis af 18/6 à 20/ D/B. Riga/Østkysten, Frcs. 24/25 Ghent eller Terneuzen, Frcs. 27 Rouen. Fra Windau eller Libau bydes 7/6 pr. Load Props til Hull eller West Hartlepool, 20/ D/B. betales fra Kronstadt til Tayparg og Methil. For Sukker fra Danzig noteres 4/9 til Rotterdam, 5/ London, 5/9 à 6/ Liverpool. Endvidere noteres 19/ Shortprops Søderhamn/Hull eller Tynen, 20/ Ørnsköldsvik/West Hartlepool, 23/ D/B. 1/4 Boards Piteå/Hull, 18/6 D/B. Kronstadt/Grangemouth, 26/ D/B. 1/4 Boards Kemi/Cardiff, 25/ D/B. B. Uleåborg/Sharpness, Frcs. 27/29 D/B. B. Sydfinland/Antwerpen, c. 30 Frcs. for Props Sydfinland/Ghent, Terneuzen eller Calais, Frcs. 54 Bjælker mellemvensk eller sydfinsk Havn til Aleksandria. For Erts fra Luleå kan store Baade placeres til 5/ Tyne eller Middlesbro, 5/3 Amsterdam, Antwerpen eller Emden.

Kulfragter udbydes forholdsvis sparsomt, og Raterne er, til Trods for de flove Hjemfragter, lavere i alle Retninger. Fra Østkysten til Kronstadt betales for nylig 4/, men da det ser ud til, at Losningen igen foregaar normalt hurtigt, kan der i Øjeblikket næppe betinges over 3/10 1/2. Fra Firth of Forth sluttet mærkværdigt lidt; der betales sidst 3/10 1/2 Kronstadt, 4/ Riga eller Libau, 4/1 1/2 à 4/3 Kiel, Wismar eller Lübeck, 4/0 3/4 Horsens (850 Tons), 4/3 Bandholm (700 Tons), 4/ Gefle eller Luleå. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 3/10 1/2 Swinemünde, 3/9 à 4/ Stockholm, 4/1 1/2 à 4/3 Lübeck, 3/9 Pillau, 3/9 à 4/ Kjøbenhavn eller god dansk Provins-havn, 3/6 Bodø eller Tromsø, 5/9 à 6/ Genua eller Savona. Fra Cardiff har der sidst været sluttet til 5/ Stockholm, 5/3 Kronstadt, 4/6 à 4/9 Lissabon, 5/6 Genua, Frcs. 6 1/2 Marseille, 6/3 à 6/9 Venedig, 5/6 Port Said, 8/ Colombo, 16/ à 16/4 1/2 Japan, 7/ Cap Verde, 7/3 à 7/6 La Plata, 8/6 à 8/9 Rio de Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere viser sig stadig temmelig mat.

ab Kønigsberg noteres Østkyst England 1/6, engl. Kanal 1/9, Bristol Kanal 2/, Østkyst Irland 2/3, alt pr. 500 lbs. Hvedebasis/Oljekager; til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 7 à 8 Mark pr. 2,500 Kilo Rugbasis/Oljekager, dog maa der vist paa den sidste Notering i hvert Fald tages lidt varsomt.

ab Stolpmünde, Danmark, Sydsverrig 4 à 4 1/4 Mark, Option Gøteborg 5 Mark pr. Ton Havre.

ab Colberg 4 à 4 1/4 Mark pr. Ton Havre til Sundhavn.

ab Stettin 3 1/4 Mark pr. Ton tunge Laster, 45 Pf. pr. Sæk Mel til Danmark, for øvrigt skal det være ret flovt.

ab Stralsund, Greifswald 4 1/4 à 4 1/2 Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sundhavn.

ab Lübeck, Gefle 3 1/2 Mark Stockholm, 3 Mark pr. Ton Salt, til Riga 3 à 3 1/2 Mark pr. Ton Sand.

ab Sundhavn (svenske) noteres til Kønigsberg 3 1/4 Mark, Danzig 3 1/2 Mark, Sarpsborg 4 Kr., Stockholm 3 Kr., Sundsvall 3 1/2 à 4 Kr., Petersborg 4 3/4 Mark, alt pr. Ton Lervarer.

ab Warberg, Bremen, Brake 4 1/2 Mark pr. Ton Sten.

ab Drammen, Ramsey (Isle of Man) Høvilast 28/ à 29/, til Stettin 5 Mark, Colberg 5 1/4 Mark Fortovsheller.

ab Frederiksstad til Friedrichstadt 6 Mark pr. Ton Sten.

ab Skiensfjord, Kings Lynn 7/, Newcastle 6/ pr. Ton Is.

ab Porsgrund Distrikt, Methil Battens 16/ à 16/6, Telegrafpæle 17/6 à 18/, til Hull Kortprops 18/.

ab Frederiksstad, Ramsgate 22/6, Granton 20/ Splitved.

ab Kjøbenhavn, Malmø Rug 8 Øre, og noteres Mark 2,80 à 3 Mark pr. Ton Gasrensingsmasse til Stettin.

ab Bornholm, Kiel, Flensburg, Lübeck 3 1/4 Mark pr. Ton Sten, til Drammen 3 1/4 Kr. pr. Ton Kaolin, til Petersborg 3 3/4 à 4 Mark pr. Ton Sten, Ler.

Sømands-Højskolen i Svendborg.

Vi har modtaget følgende:

Mødt af ikke liden Velvilje fra alle Sider er Arbejdet paa Virkeliggørelsen af denne Plan nu allerede rykket et Stykke fremad. Væsentlig gennem Rederierne er der udsendt Cirkulærer til Skibsførerne og Besætningerne, og Rederne har her stillet sig saare hjælpsomme, hvorfor vi er meget taknemmelige.

I Svendborg er der dannet en mindre Lokalkomite, der leder Indsamlingen paa Stedet. Den bestaar af d'Hrr. Sparekassebestyrer Bach (Formand og Kasserer), Skibsrederne P. M. Møller, Svendborg, og J. Ph. Jørgensen, Thurø, Mægler Hansen og Mønstringsfuldmægtig Wilken, Svendborg, samt undertegnede. Ligeledes er der dannet en Komite i Marstal, bestaaende af d'Hrr. Pastor Høeg og Skibsrederne N. Ohlsen og H. M. Sejer.

Alt imedens er Tegninger og Planer under Udarbejdelse hos Arkitekten, og Pengene er begyndt at komme fra de forskellige Sider; fra Redere, Skibsførere, Mandskaber, Navigationskoleelever og Private — det første Par Tusind er saaledes naaet. En Reder og en Gaardmand paa Sjælland sendte hver 100 Kr., en Skibsbesætning 24, en anden 50 Kr. — dette kun som Eksempler. En enlig Dame sendte 500 Kr. — Sagen skrider altsaa fremad, og der er mange, baade i Kahyt og Lukaf, der har udtalt deres Glæde over, at der paa denne Maade kan blive givet vor søfarende Ungdom Lejlighed til at faa ledige Vintermaaneder udnyttede paa en sund og berigende Maade, thi det kan nok behøves i vor jagende Tid med de stærke Brydninger.

Men ved disse Linjer vilde jeg som Komiteens Sekretær gerne tillade mig at minde alle dette Blads Læsere, Skibsførere og andre, om, at skal Sagen kunne føres igennem, da gælder det, at vi alle staar sammen. Vel er Tiderne magre, men derigennem lyder det jo netop til os, at det gælder om, at hver Ævne udvikles og skærpes — og den gamle Regel om „mange Bække smaa — —“ gælder endnu i Dag. Dette skriver jeg, da jeg paa min Vej har mødt den Misforstaaelse, at kunde man ikke give de store Summer, kunde man slet ikke være bekendt at være med.

Jeg vilde saaledes venligst henstille til alle Søfarende og Søfartsinteresserede ikke at glemme denne Sag for de mange andre, der melder sig, og især bede Skibsførerne gøre deres til, at alle om Bord faar Lejlighed til at tegne deres Bidrag, mindre eller større, thi saare meget vil være vundet, om det, naar Sømandenes Højskole aabnes, kunde siges i Sandhed: Rejst af den danske Sømandsstand.

p. t. Lohals, 26. Maj 1904.

Vilh. Rasch.

Man bedes erindre, at Indsamlingens Hovedkasserer er Hr. Sparekassebestyrer Bach, Svendborg, til hvem Bidrag lettest sendes.

Generalforsamlinger.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

har holdt aarlig Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Grosserer Boas, aflagde Aarsberetningen. Der foresloges et Udbytte af 6 pCt., hvilket med de nuværende lave Fragter maatte anses for særdeles respektabelt. Forklaringen til, at Resultatet var blevet saa godt, var den, at Skibene havde været i jævn og stadig Fart. Nærmere fandt han det ikke rigtigt offentligt at udtale sig herom. De fem af Skibene havde været i kortere og længere Rejser i Nord- og Østersøen, de to havde været i længere Rejser.

Selskabets Indtægt af Nordisk Dampskibsselskab havde været 6 pCt. af de Aktier, Selskabet ejede; den samlede Indtægt heraf havde været 173,625 Kr.

Der kunde ikke siges noget bestemt om, i hvilken Retning Krigen i Østasien vilde indvirke paa Fragterne. Ogsaa i den forløbne Del af indeværende Aar havde Skibene været i jævn Fart, og man kunde derfor se dette Aar imøde med fuld Tillid.

Driftoverskudet har udgjort 167,436 Kr.; der henlægges c. 50,000 Kr. til Reservefonden, der nu udgør 1,136,071 Kr. Aktiekapitalen er 2,480,000 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgte Grosserer Boas.

Danske Lloyd, Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling. Næstformanden, Generalkonsul Emil Arntzen, aflagde Beretning. Han konstaterede, at Selskabet stadig gik fremad, og at man kunde være tilfreds med de opnaaede Resultater. Netto Overskudet andrager 30,000 Kr., efter at man til de regnskabsmæssige Reserver for uafløben Risiko og endnu ikke regulerede Skader til samlet Beløb af 107,000 Kr. yderligere havde henlagt 11,681 Kr. Overskudet fordeles i Henhold til Statutterne saaledes, at 9,000 Kr. tilfalder Reservefonden, 15,000 Kr. fordeles til Aktionærerne med 15 Kr. pr. Aktie, og 6,000 Kr. udbetales i Tantième til Bestyrelsen og Direktøren. Der gaves enstemmig Decharge.

Bestyrelsen har efter Bemyndigelse suppleret sig med Grosserer Th. Wessel.

De efter Tur fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen, Geheimeetatsraad L. Bramsen, Generalkonsul Emil Arntzen og Grosserer C. H. Schnakenburg, Odense, genvalgte med Akklamation. Ligeledes genvalgte Revisorerne.

Ugens Havarier.

Augusta, Skonnert af Jønkøping, kom d. 23. ds. paa Rejsen fra Karlsstad til Mariager paa Grund ved Indsejlingen til Mariager Fjord og maatte losse en Del af Dækslasten for at komme flot.

H. Pontoppidan, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Danmark til Pyttis (Finland) været paa Grund paa Vestkysten af Hochland; kom senere ved egen Hjælp flot og gik ind til Kotka, hvor det ved Undersøgelse viste sig, at Skibet var ubeskadiget.

Norden, Galease af Svendborg, er paa Rejsen fra Drammen med Træ indkommet hertil i stærkt læk Tilstand; Skibet, som har haft en meget haard Rejse, har maattet gaa paa Pumperne for at undgaa at synke; maa losse og reparere her.

Helene, Galease af Aarhus, har ved Indsejlingen til Aarhus været i Kollision med en Skonnert, hvorved den led en Del oven Bords Skade. Skonnerten tog ingen Skade.

Mirsa, Skonnert af Libau, kom, paa Rejsen fra Norrkøping til Aarhus med Jærn, d. 23. ds. paa Grund paa Sjællands Rev, men blev af Svitizers bragt flot og bugseret til Aarhus. Skibet er læk og har mistet en Del af Kølen. Akkorden med Svitzer er 10,000 Kr.

London, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom ved Indsejlingen til Bremen i Kollision med en Duc d'Albe, hvorved Stævnen beskadigedes.

Ingeborg, Dpsk. af Fredericia, paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense, er d. 24. ds. indkommet til Nyborg med Skade paa Skruen.

Toledo, Dpsk. af Hull, paa Rejse fra Riga til Grimsby med Stykgods, kom d. 28. ds. paa Grund ved Højens Fyr, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

I Anledning af „Toledos“ Grundstødning skrives til os fra Skagen d. 28. Maj:

I Dag Kl. 9. Form. grundstødte paa Skagens Nordstrand $\frac{1}{4}$ Mil øst for Højens Fyr Dampskibet „Toledo“, Kaptajn Newton, af Hull. Skibet maaler 1.150 Reg.-Tons med 20 Mands Besætning.

Det kom atter flot nogle Timer efter uden Hjælp fra Land og fortsatte Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den kanadiske Regering har besluttet at bestille en Isbryder, bygget efter samme Model som den russiske „Jermack“, til Brug i St. Lawrencefloden. Man haaber ved en saadan Isbryders Hjælp at kunne holde Navigationen aaben en Maaned længere hvert Aar end nu.

Mandag d. 30. Maj løb paa Flensborg Skibsværft en Damper af Stablen, bygget til Rederiet H. C. Horn, Slesvig. Skibet, der fik Navnet „Therese Horn“, har følgende Hoveddimensioner: Længde 312' 0", Bredde 45' 2", Dybde (moulded) 28' 6", Lastevægt c. 4,800 Tons.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er d. 28. Maj et nyt Dampskib, Værftets Bygge Nr. 237, løbet af Stablen.

Skibet, der er bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab, er 163' 6" langt, 25' 9" bredt og 11' 2" dybt og forsynes med en Triple-Ekspansions Maskine paa 600 Hestes Kraft; det skal bruges til indenlandsk Passagerfart og udstyres med al moderne Komfort.

Ved Afløbningen, der foregik smukt og uden Uheld, fik Skibet Navnet „Senderjylland“.

Den 18. Maj foretoges Prøvefart med den til Firmaet Martin Carl, Kjøbenhavn, bestemte Damper „Simons“, bygget paa Wood Skinner & Co's Værft paa Tynen. Skibet har enkelt Dæk med Halvdæk, lang Bro og Bak, det kan laste c. 1900 Tons. Kaptajnens Kahyt og Salonen er agter, Officerernes under Brodækket og det øvrige Mandskabs under Bakken. Hele den dobbelte Bund saa vel som For- og Agterpeak er indrettede til Vandballast. Skibet har to Teleskopmaster og er overhovedet i enhver Retning forsynet med de mest moderne Indretninger. Maskinen er leveret af North Eastern Marine Engineering Co, Wallsend on Tyne. Ved Prøvefarten gik Maskinen rolig og til alle Parters Tilfredshed.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum**,
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 31. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ank. her 30. Maj fra Königsberg; afg. forv. 31. Maj til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, ank. her 25. Maj fra New Orleans. — Alexandra, Thomsen, ank. her 23. Maj fra Boston; afg. forv. 31. Maj til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Råfse 30. Maj — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 27. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Kronstadt 30. Maj. — Antwerpen, Mikkelsen, ank. til Borgå 28. Maj; afg. forv. 31. Maj til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. fra New York 14. Maj via Christiania hertil. — Arno, Strubberg, ank. til St. Petersburg 29. Maj. — Axelhuus, Skow, ankom her 29. Maj fra Stettin; afg. 1. Juni til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Antwerpen 31. Maj hertil. — Beira, Lunge, afgik fra Lissabon 28. Maj direkte hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom her 29. Maj fra Algier; afg. forv. 1. Juni til St. Petersburg. — Christian IX., Kolster, ankom til London 29. Maj. — Dagmar, Larsen, afgik fra Swansea 28. Maj til Genua. — Douro, Mortensen, ankom til St. Petersburg 28. Maj. — Florida, Ørum, afg. herfra 19. Maj til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afg. fra Pillau 31. Maj til Newcastle. — Garonne, Kromann, ankom her 29. Maj fra Dunkerque; afg. 2. Juni til Reval. — Georgios I., Sørensen, afgik fra Riga 28. Maj til Antwerpen. — Hekla, Hempel, ankom her 25. Maj. — Hellig Olav, Holst, afg. 1. Juni herfra til New York via Norge. — Island, Holm, afg. fra Christianssand 20. Maj til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 28. Maj fra Algier hertil. — Jolantha, Christiansen, ankom til Riga 31. Maj. — Kasan, Hansen, ankom her 30. Maj fra Libau; afg. 2. Juni til London. — Kentucky, Staal, afg. herfra 16. Maj til Filadelfia. — Kiew, Frisenette, ank. til Libau 26. Maj. — Kursk, Gommessen, pass. Brunsbüttel 31. Maj til London. — Leopold II, Meyer, ank. til Riga 25. Maj. — Louise, Kruse, afg. fra Antwerpen 29. Maj direkte til St. Petersburg. — Louisiana, Andresen, afgaar forv. 1. Juni til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 18. Maj til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. her 31. Maj fra Stockholm. — Moskov, Meldahl, ankom til Newcastle 30. Maj. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 21. Maj hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 28. Maj. — Nordjylland, Kragh, ank. til St. Petersburg 29. Maj. — Norge, Gundel, afgik fra New York 21. Maj hertil. — O. B. Suhr, Wiencke, ankom til Riga 26. Maj. — Omsk, Jonsen, afgik fra Libau 27. Maj til Newcastle. — Perm, Christensen, ankom til Havre 30. Maj. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 26. Maj. — Rita, Schibbye, ankom til Norrkøping 30. Maj. — Riberhuus, Rørbye, afg. herfra 1. Juni til Færøerne. — Seine, Dampt, ank. til Lapvik 28. Maj. — Texas, Andersen, afg. fra New Orleans 15. Maj hertil. — Thyra, Fischer, pass. Holtenau 31. Maj fra Libau til Hull. — Tiber, Bech, pass. Ouessant Creach 28. Maj til Barcelona. — United States, Wulff, afg. fra New York 25. Maj hertil. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Hull 31. Maj til Libau. — Viking, Rasmussen, ank. til Oporto 30. Maj. — Annie ankom her 30. Maj fra Königsberg. — Bergensen ankom til Riga 29. Maj. — Brage ankom her 28. Maj fra Gefle; afg. 1. Juni til Hamburg. — Ellen afg. forv. herfra 31. Maj til Danzig. — Klar afgik fra Bergen 30. Maj til Trondhjem. — Marie ankom til Stettin 29. Maj. — R. F. Berg ank. til Stockholm 31. Maj. — Skjalm Hvide ankom her 29. Maj fra Stavanger. — Vadsøe afg. forv. 1. Juni fra Liverpool via Swansea hertil. — Svenske pass. Holtenau 30. Maj fra Antwerpen til Riga.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ank. til Blyth 31. Maj. — Frode, Tofte, ank. til Rotterdam 29. Maj. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Sundsvall 29. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra St. Vincent 28. Maj. — Erik II, Schmidt, afg. fra St. Vincent 20. Maj. — Knud II, Hansen, afgik fra Rosario 19. Maj. — Danmark, Kraemer, afgik fra New Orleans 22. Maj. — Ragnar, Holst, afgik fra Blyth 27. Maj. — Magnus, Mahncke, ank. til Burntisland 31. Maj. — Olaf, Petersen, ank. til Silloth 26. Maj. — Svend II, Riber, ank. til Rouen 23. Maj. — Harald, Meyer, afgik fra St. Vincent 20. Maj.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Aarhus 28. Maj, best. til Boness. — Ansgar, Predbjørn, ank. til Libau 24. Maj. — I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Riga 26. Maj, best. til Gand. — Hamlet, Sommer, ankom til Gand 27. Maj. — Helge, Olsen, afg. fra Nystad 26. Maj, best. til Antwerpen. — Rolf, Olsen, ank. til Rouen 29. Maj. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Kemi 30. Maj.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Grimsby 30. Maj. — Vagn, Jørgensen, afg. fra Hernøsand 30. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Sunderland 24. Maj, best. til St. Petersburg. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 28. Maj. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Kronstadt 24. Maj bestemt til Rotterdam. — Pawel Andrejeff, Tanne-

bæk, afg. fra Kronstadt 18. Maj best. til Wasa. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Borgå 21. Maj. — Russ, Rasmussen, ank. til Barry 29. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Lowisa 26. Maj, best. til Calais.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Archangel 30. Maj. — Kamma, Löffler, afg. fra Sevilla 26. Maj. — Helga, Christensen, afgik fra Hernøsand 29. Maj. — Martha, Olsen, afg. fra Stockholm 31. Maj. — Elna, Leth, afgik fra Cardiff 28. Maj. — Therese, Pedersen, afg. fra Ørnsköldsvik 28. Maj. — Simone, Jørgensen, ank. til Søderhamn 31. Maj.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Newcastle 26. Maj, best. til Hvidehavet. — Væring, Krohn, ankom til Archangel 23. Maj. — Ophelia, Wilhelmssen, afgik fra West Hartlepool 30. Maj, best. til Hvidehavet.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Stettin 28. Maj. — Niobe, Mathisen, afgik fra Blyth 27. Maj, bestemt til Kronstadt. — Nautik, Nielsen, afg. fra Jakobstad 28. Maj, best. til Antwerpen. — Nordsoen, Gram, afgik fra Esbjerg 26. Maj, ankom til Bremen 27. Maj. — Nexos, Basse, afgik fra Calais 27. Maj, ank. til Bremerhafen 30. Maj. — Nora, Jørgensen, afgik fra Cardiff 28. Maj, bestemt til Bjørkø. — Napoli, Christensen, afgik fra Helsingør 27. Maj, best. til Dover. — Neptun, Knudsen, afgik fra Hernøsand 27. Maj, best. til Le Tréport. — Nerma, Nielsen, afg. fra Munksund 27. Maj, bestemt til Highbridge. — Alfa, Hansen, afgik fra Jersey 27. Maj, ank. til Frederikshavn 30. Maj. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Råfse 24. Maj, best. til Guernsey.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Svane (Hernøsand Distrikt.) 27. Maj. — Mary, Fischer, ankom til Antwerpen 29. Maj.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Kemi (Finland) 30. Maj. — Ester, Sørensen, afgik 28. Maj fra Tynen til Kronstadt. — Karen, Winther, afgik fra Kronstadt 31. Maj til Warjaka (Finland).

Nordsoen. Nordland, Petersen, afg. fra Flensborg 30. Maj, best. til Archangel. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Archangel 29. Maj. — Holland, Lund, ankom til Riga 28. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Windau 31. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Repola 27. Maj. — Mars, Frederiksen, ankom til Kotka 27. Maj. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Archangel 30. Maj.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, afg. fra Riga 26. Maj, best. til Dordrecht. — Russia, Jespersen, afgik fra Swinemünde 26. Maj, ank. til Riga 28. Maj. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Delfzyl 26. Maj.

Østersøen. Gratia, Andersen, afgik fra Amsterdam 27. Maj, ankom til Blyth 29. Maj.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 28. Maj, best. til Ghent. — Gallia, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 30. Maj, best. til Riga. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Aalborg 19. Maj, ankom til Riga 23. Maj.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 28. Maj, ank. til Grangemouth 30. Maj. — Carbonia, Winckler, ank. til Tromsø 26. Maj. — Estonia, Nielsen-Fisker, ankom til Riga 24. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Kotka 29. Maj, best. til Calais. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Buenos Ayres 29. Maj. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Hull 25. Maj, best. til Cronstadt. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Yxpila 24. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til West Hartlepool 25. Maj. — Jomsborg, Kühl, ankom til Jacobstad 29. Maj. — Kronborg, Hveissel, ank. til St. John 15. Maj. — Rosenborg, Schultz, ank. til Newcastle 31. Maj. — Skanderborg, Jensen, ankom til Ny Karleby 28. Maj. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 29. Maj, best. til St. John. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Pernaviken 24. Maj. — Stjerneborg, Hansen, afgik fra Sevilla 24. Maj, best. til Ardrossan.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Hernøsand 26. Maj, best. til Dieppedalle. — Klampenborg, Matzen, afg. fra Yxpila 31. Maj, best. til Terneuzen. — Marselisborg, Matthiesen, ank. til St. John 19. Maj. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kjøbenhavn 20. Maj. — Skodsborg, Schultz, ank. til Terneuzen 26. Maj. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kjøbenhavn 28. Maj. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Kbhvn. 31. Maj, best. til London. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Windau 29. Maj, best. til Ghent.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afg. fra Perneo 26. Maj, bestemt til Rotterdam. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kjøbenhavn 27. Maj, ankom til Haukipudos 31. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til St. Petersburg 28. Maj. — Helene, Jensen, afg. fra Grimsby 27. Maj, best. til Kronstadt. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Newcastle 30. Maj. — Agnete, Sørensen, afg. fra

Riga 28. Maj, best. til West Hartlepool. — Hermia, Petersen, ankom til Blyth 31. Maj. — Alice, Hansen, ankom til Grangemouth 31. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra Memel 28. Maj, best. til Rotterdam. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kristianssand 21. Maj. — Nauta, Madsen, ankom til Fiume 28. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Singapore 25. Maj. — Prins Valdemar, Kock, ank. til Antwerpen 13. Maj. — Siam, Jensen, afg. fra Port Said 30. Maj. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Bunbury 25. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 27. Maj, bestemt til Habana. — St. Jan, Rambusch, ank. til Rotterdam 27. Maj. — St. Thomas, Schmidt, ank. til Antwerpen 30. Maj. — Danmark, Kraemer, afgik fra New Orleans 22. Maj, best. til Antwerpen.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 23. Maj til Honfleur.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Ghent 28. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Barry 21. Maj. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Grangemouth 30. Maj. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Repola 25. Maj. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Falmouth. Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Maryport 25. Maj. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Rotterdam 28. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Kronstadt 28. Maj. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Repola 29. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Stugsund 18. Maj. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Ghent 27. Maj.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Pernoviken 18. Maj. — London, Bom, ank. til Brake 26. Maj. — Paris, Krogh, ankom til Ymuiden 27. Maj.

Mercur. Berlin, v. Thun, afg. fra Repola 31. Maj, best. til Dunkerque. — Wien, Brink, afgik fra Uleåborg 30. Maj, best. til Zaandam.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Sundsvall 26. Maj, best. til Havre. — Kai, Hintze, ankom til Methil 30. Maj.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ank. til Libau 30. Maj. — Erik, Steen, ankom til Helsingør 29. Maj. — Axel, Damm, ankom til Warkworth 31. Maj.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Methil 31. Maj, bestemt til Kbhvn.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Sundsvall 26. Maj, best. til Fecamp.

Sejlskibe.

Fans, Nordby. Copley, Struckmann, afgik fra Iquique 23. Maj til Capetown. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, ankom til Hamburg 30. Maj fra Manzanilla. — Cito, Christensen, ankom til Aalborg 26. Maj, afg. derfra 28. Maj til Esbjerg. — Prinsesse Marie, Clausen, ankom til Falmouth 29. Maj fra Geelong. — Embla, Horsbøll, prajet 5. Maj paa 24° N. 58° W. fra Martinique til Nantes.

Nyborg. Kaj, Petersen, er 15. Maj prajet paa 49° 14' N. Brd. 6° 3' V. Lgd.

Rønne. M. Christiansen, Bager, ankom til Leith 17. Maj. — Erik, Sonne, ank. til Kings Lynn 17. Maj. — Rolf, Møller, ankom til København 25. Maj. — Sigurd, Hansen, ankom til Svendborg 26. Maj. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 27. Maj. — Hermod, Grønwald, ankom til Rendsborg 27. Maj. — M. Christiansen, Bager, ankom til Grangemouth 27. Maj. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpmünde 30. Maj. — Amalie, Nielsen, ankom til København 30. Maj.

Svendborg. Neptunus, Jensen, ank. til Poole 21. Maj. — Freyr, Jensen, ank. til Fowey 24. Maj. — Lyø, Jensen, ankom til Fowey 24. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Swinemünde 22. Maj. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Newcastle 24. Maj. — Danebrog, Clausen, ank. til Höganäs 22. Maj. — Solon, Rasch, ankom til London 21. Maj. — Embla, Mikkelsen, ankom til Charlestown 22. Maj. — Rota, Rasmussen, ankom til Kragerø 23. Maj. — Slesvig, Hansen, ankom til Blyth 24. Maj. — Lindhardt, Madsen, ankom til Gibraltar 26. Maj. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Leith 25. Maj. — Cimbria, Nielsen, ank. til Øregrund 26. Maj. — Gæa, Møller, ankom til Harburg 26. Maj. — Fanny, Hansen, ankom til Normaling 26. Maj. — Ane, Jørgensen, ankom til Fowey 24. Maj. — Iris, Hansen, ankom til St. Petersburg 24. Maj. — Mine, Møller, ankom til Wasa 27. Maj. — Delos, Andersen, ankom til Gøteborg 27. Maj. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Isafjord 8. Maj. — Clytia, Nielsen, ankom til Aberystwith 27. Maj. — Confidence, Mouritzen, ankom til Aberystwith 27. Maj. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Falkenberg 28. Maj. — Magnet, Gommesen, ankom til Sølvborg 29. Maj. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Bridlington 29. Maj. — Vesta, Poulsen, ankom til Gøteborg 29. Maj.

Ærø. Hertha, Krull, ankom 3. Maj til Stykkesholm (Island). — Klara, Hermausen, ankom 25. Maj til Cadix. — J. A. Kromann, Christensen, var 19. Maj sejlfærdig paa Thomsen, bestemt til Uleåborg. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankom 23. Maj til Aberdeen. — Hermod, Dreimann, forventes 22. Maj afgaaet fra Gefle til Pont L'Abbe. — Vera, Hansen, forventes 22. Maj afgaaet fra Rønne til Kemi. — Heimdal, Eriksen, forventes 7. Maj afgaaet fra Dakar (Afrika) til Rio Hacka (Syd Amerika). — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 23. Maj til Bordeaux. — Hydra, Albertsen, er ankommen paa Morrilsoushaven Red. — Smart, Christensen, ankom 27. Maj til St. Ybes. — Ceres, pass. 19. Maj Prawl Point for østg. — Argo, Clausen, ankom 24. Maj til South Shields. — Hekla, Jørgensen, er 22. Maj pass. Sletten paa Rejse fra Charlestown (Cornwall) til Gefle. — De tre Søkende, Rasmussen, ankom 24. Maj til København. — Kiana, Christensen, ankom 6. Maj til Stykkesholm. — Cecilie, Rasmussen, afg. 28. Maj. fra Kbhvn. til Præstø. — Anna Sophie, Petersen, ank. 24. Maj til København. — Ydun, Christensen, ankom 24. Maj til Grimsby. — Rotha, Hansen, ankom 24. Maj til Campeltown. — Ebenezer, Hansen, ankom 24. Maj til Odense. — Svip, Jensen, afgik 21. Maj til Kalmar. — Dora, Rasmussen, passerede 26. Maj Drøger paa Rejse fra Gefle til Stenraer. — Eos, Christensen, sejlfærdig 24. Maj i Fowey, bestemt til Karrebæksminde. — Atlantic, Rasmussen, ankom 28. Maj til Cadix. — Zephyr, Hansen, afg. 25. Maj fra Nantes til Kauda. — Eden, Petersen, afgik 25. Maj fra Amsterdam til Middlesborough. — Regina, Kock, ank. 27. Maj til København. — Mindet, Rasmussen, ankom 27. Maj til København. — Familiens Haab, Petersen, afgik 28. Maj fra København til Malmø. — Marthing, Friis, ankom 28. Maj til Leith. — Alf, Rasmussen, ankom 24. Maj til Frederiksstad. — M. Hay, Petersen, ankom 25. Maj til Northshields. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 28. Maj til København. — Kodan, Hansen, ankom 25. Maj til Caraquet. — Enigheden, Hansen, ank. 24. Maj til Odense. — Albertine, Knudsen, ankom 27. Maj til København fra Stettin. — Svlphe, Pedersen, ankom 29. Maj til Bogense. — Ruth, Eriksen, var 27. Maj sejlfærdig i Fowey bestemt til Svendborg. — Diana, Hansen, afgik 27. Maj fra Frederiksstad til Shoreham. — Alfa, Rasmussen, ankom 29. Maj til Queenstown f. O. fra Newfoundland. — Gloria, Fabricius, ankom 30. Maj til Swinemünde. — Niels Juel, Nielsen, ankom 30. Maj til Konakry (Afrika).

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat, Jyllands Ø.-Kyst, Mariager-Fjord. Anduvningsvageren uden for Indløbet til Mariager-Fjord er flyttet. Den ligger nu i 3 Fv. Vand 1 Kml. Ø. t. S. fra den yderste Prik ved Indløbet til Renden og fra Als-Odde Bagbaake i N. 87° Ø., 3½ Kml. 56° 42' N. Br. 10° 25' Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig, Sundet, Höganäs. Höganäs Havnefyrrer er slukket fra den 6te til den 13de Juni 1904.

Hanöbukten, Sandviken og Aspan. Sandviken Fyr skal forandres til at vise rødt Lys med Formærkelser fra S. 35° V. til S. 40° V., fri af Inaltsgrundet Ø-lige Stage. Aspan Fyrs Lysvinkel skal udvides til c. N. 76° V., N. for hvilken Retning man skal holde sig i Sandviken Fyrs hvide Lys.

Ronneby. I Begyndelsen af Juni 1904 slukkes Fyrene, der leder til Ronneby Ø. om Skaftö, Klofvö og Dunsö. Omtrent den 1ste August tændes Fyrene til Belysning af det V-lige Farvand til Ronneby.

Stockholm Skærgaard, Grönskär. Grönskär Fyr er nu forandret.

Sundsvall Lodsdistrikt. Afmærkningen i Farvandet til Sundsvall ved Storjungfrun og i Farvandet Gåsholma—Axmars Bruk er nu forandret.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Sundsvall er Fyrskibet „Sydostbroten“ atter udlagt paa Station den 23de Maj 1904.

Tyskland, Swinemünde NV. Følgende Landmærker er borttaget: Udsigtstaarnet paa Lange Berg i Pudagla Skov, 53° 59' 8" N. Br. 14° 7' 50" Ø. Lgd.; Vandtaarnet ved Heringsdorf, 53° 57' 5" N. Br. 14° 10' 30" Ø. Lgd., og Baakerne til den maalte Mil ved Heringsdorf.

Darsser Ort N. t. Ø. Et Vrag ligger sunket i 6 Fv. Vand, c. 5, Kml. N. t. Ø. for Darsser Ort Fyr. Masterne er over Vandet. 54° 33' N. Br. 12° 31' Ø. Lgd.

Kieler Fjord. Fra 13de Juni til 19de August og fra 24de til 29de Oktober 1904 afholdes Sømøvelser mellem Jägersberg og Korügen Broer. Mod V. og N. er Pladsen afmærket med gule Tønder med rødt Flag. Fra 1ste Juli til 1ste Oktober 1904 afholdes Sømøvelser i den N.-lige Del af Wiker Bucht. Mod S. og Ø. er Pladsen afmærket med gule Tønder med rødt Flag. Øvelsespladserne er spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Hjertö, Toftö og Storbådan. Forandringen i Afmærkningen i Farvandet inden for Hjertö og Toftö, N. for Marstrand, er nu fuldført, dog er Stagen paa 57° 58' 56" N. Br. 11° 32' 18" Ø. Lgd. ikke forandret, hvorimod Stagen med Kost paa 57° 58' 45" N. Br. 11° 31' 59" Ø. Lgd. er ombyttet med en rød Tønde.

Ved Storbådan ved Lysekil er Stagen med Kost ombyttet med en Stage med Kryds.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Gross Vogelsand. Gross Vogelsand Tønde ligger paa 54° 1' N. Br. 8° 16' Ø. Lgd.

Juelsand. Ved Juelsand er rød Spirtønde K flyttet til 53° 36' N. Br. 9° 34' Ø. Lgd., rød Spirtønde JK til 53° 36' N. Br. 9° 34' Ø. Lgd. og rød Spirtønde J til 53° 37' N. Br. 9° 33' Ø. Lgd., alle i 18 Fod Vand.

Brunshausen faste Fyr viser rødt Lys fra Spirtønde JK til dets Lysgrænse mod S.

Juelsand Blinktyr viser rødt Lys mellem Spirtønderne K og J.

Paa Juelsand er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 22 Fod. 29 Fod høj Fyrpæl med sort Ballon paa Toppen. 53° 37' N. Br. 9° 33' Ø. Lgd.

Hamburg. Kuhwerder Hafn. Ved Kuhwerder Hafn er tændt forskellige hvide, faste Fyr paa Duc d'Alberne.

Holland. Hoek van Holland. Ved Hoek van Holland foretages om Natten fra 1ste til 17de Juni 1904 Forsøg med Lyssignaler fra Fortet og den 15de og 16de Juni fra en Damp i Nieuwe Rotterdamse Waterweg.

Voorne. Den 15de og 16de Juni 1904 foretages Forsøg med Lyssignaler ved Steene Baake paa Voorne.

Frankrig. Dunkerque. Om kort Tid ombyttes Fyrskibet „Snouw“ midlertidig med en rød og sort vandret sribet Lys- og Klokketønde, mærket Snouw, der viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod.

Out Ruytingen. I 1904 forandres Numrene paa de sorte Tønder med Cylinder ved Out Ruytingen saaledes: Tønde Nr. 3 ved NØ.-Enden af Grand Banc faar Nr. 1. Tønde Nr. 5 midt ved samme Grund faar Nr. 3. Tønde Nr. 7 ved SV.-Enden af samme Grund faar Nr. 5. Tønde Nr. 9 ved V.-Enden af Out Ruytingen faar Nr. 7.

England. Themsen. Sea Reach. Omtrent den 7de Juli 1904 udlægges følgende Lystønder i 25 Fod Vand, Springtids Lavvande, ved N.-Siden af det dybeste Løb i Sea Reach:

En rød, spids Lystønde Nr. 1, der viser hvidt To-Blink hver 10 S., 2½ Kml. S. 15° Ø. fra St. Andrews Kirke, Shoeburyness.

En rød, spids Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., 13 Kbl. S. 23° Ø. fra Fyret paa Southend Pier.

En rød, spids Lystønde Nr. 3, der viser hvidt To-Blink hver 10 S., 16 Kbl. N. 30° Ø. fra Yantlet Baake.

En rød, spids Lystønde Nr. 4, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., 15 Kbl. N. 20° V. fra Yantlet Baake.

Yantlet Baake: 51° 28' N. Br. 0° 40' Ø. Lgd.
East River Middle Lystønde, der ligger 9 Kbl. S. for Fyret paa Southend Pier, ombyttes med en sort og hvid vandret sribet Kugletønde med Diamant.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Calais. Walde. Walde Mølle er nedreven.
England S.-Kyst. Dodman Point. Field og Bellows Rocks. Paa Bellows er den mindste Dybde 4¼ Fv., 9,4 Kbl. S. 7° V. fra Dodman Point Kors og i N. 82° Ø. fra Gull Rock. Paa Field er den mindste Dybde 3¼ Fv., 8,7 Kbl. S. 25° Ø. fra Dodman Point Kors og i N. 81° Ø. fra Gull Rock. Dodman Point Kors: 50° 13' N. Br. 4° 48' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Atlanterhavet. For at undgaa de store Masser af Is, der nu findes i Atlanterhavet, har de store Dampskibs-Selskaber bestemt, at deres Skibe for østgaaende skal krydse 47° V.

Lgd. paa 40° 10' N. Br. og for vestgaaende krydse samme Meridian paa 41° 0' N. Br.

Frankrig. Guilvinec. I Guilvinec forreste Ledefyr er indsat en rød Vinkel, der lyser fra S. 23° Ø. gennem S. til S. 8½° V. Lysævn: 5½ Kml.

Plateau de Rochebonne. La Congrèe. Ved La Congrèe er atter hvide Fortøjtønder udlagt. Et rødt Fartøj med to Master, mærket „Rochebonne“, ligger 1½ Kml. NNØ. for La Congrèe. Det viser Fyr som Ankerligger. En lille Damp og to Arbejdsfartøjer ligger om Natten 1 Kml. NØ. for La Congrèe; de viser ligeledes Ankerlanterner.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet „Succonnesset Shoal“ Nr. 6 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyret er uforandret. Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

Fyrskibet „Handkerchief Shoal“ Nr. 4 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyrene er uforandret, Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

Fyrskibet „Boston“ Nr. 54 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignal er uforandret.

Connecticut. New London. Fyrskibet „Bartlett Reef“ Nr. 13 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Fyrene er uforandret, Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

Little Captain Island East Reef. Det hvide, faste Fyr paa Little Captain Island East Reef Lystønde Nr. 1 ved V.-Siden af Indløbet til Captain Harbor eller Greenwich Cove er forandret til et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S.

Long Island Sound. New Rochelle. Echo Bay. Baileys Rock. New York. En sort Spirtønde er i 19 Fod Vand udlagt ved Baileys Rock, fra Stagen paa Table Rock i S. 44° V. og fra Execution Rock Fyr i N. 36° V.

Hen and Chickens Northeast. Det hvide, faste Fyr paa Hen and Chickens Northeast Lystønde Nr. 1 er forandret til et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S.

New Jersey. Brigantine Inlet. Den lodret sribede Entrance Stumtønde uden for Indløbet til Brigantine Inlet ligger fra Brigantine Redning-Station i N. 72° Ø. og fra Little Beach Redning-Station i S. 46° Ø.

Delaware Bay. Vraget af den ¼ Kml. N. 88° Ø. fra S.-Enden af Harbor of Refuge Bølgebryder sunkne Lægter „Gilberton“ er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Old Reedy Island. Old Reedy-Island bageste Ledefyr paa Reedy Island nedre Ende i Landsbyen Port Penn er slukket, og Forfyret hedder nu Old Reedy Island Fyr.

Virginia. Hampton Roads. Middle Ground. Newport News. Den gravede Rende med 29 Fods Dybde over Newport News Middle Ground er nu 90 Alen bred og skal udvides til 250 Alens Bredde. Styrbordssiden af den fuldførte Del af Renden er afmærket med 5 Spidstønder, der ligger i 29 Fod Vand, saaledes: Nr. 2 fra Nasemond River Fyr i N. 68° Ø. og fra Newport News Middle Ground Fyr i S. 22° Ø.; Nr. 4 fra samme Punkter i N. 66° Ø. og S. 6° V.; Nr. 6 fra samme Punkter i N. 61° Ø. og S. 31° V.; Nr. 8 fra samme Punkter i N. 49° Ø. og S. 68° V. og Nr. 10 fra samme Punkter i N. 40° Ø. og N. 84° V.

James River. I James River Indløb er følgende Tønder inddraget; Fairway Lower lodret sribede Spirtønde og Fairway Middle og Fairway Upper lodret sribede Stumtønder.

South Carolina. Winyah Bay. I Winyah Bay er den rød og sort vandret sribede Tønde ved Vraget af „Minnehaha“ og Marsh Island Shoal røde Spidstønde Nr. 6½ inddraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaimiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. South Cut. South Cut Upper hvide Baakefyr Nr. 8 er forandret til et rødt Fyr. Iøvrigt uforandret.

Texas. Fyrskibet „Galveston“ er midlertidig ombyttet med en sort og hvid lodret sribet Lystønde, der viser rødt, fast Fyr.

Galveston. Vraget af Skonnerten „Margaret Ward“ i Indløbet til Galveston er bortsprængt til 29 Fods Dybde. Da der paa Galveston Barre kun er 25 Fod Vand, maa Vraget antages at være uskadeligt for Skibsarten.

Yucatan. Campeche Bay. Champoton River. Champoton River Fyr er flyttet fra Baaken til et rødt, c. 45 Fod højt Taarn tæt SV. for Baaken. Flammens Højde 48 Fod. Synsvidden: 13 Kml. 19° 21' 40" N. Br. 90° 43' 8" V. Lgd.

Porto Rico. San Juan. Dampere „Coamo“ er med 23 Fods Dybgaende stødt paa en Grund i San Juan Harbor ydre Ledemærke efter at være passeret Tønde Nr. 3, fra Tønde Nr. 2 i S. 69° Ø. og fra Tønde Nr. 1 i S. 55° V.

Columbia N.-Kyst. Savanilla. Puerto Columbia. Dampere „Centro America“ har fundet en 21 Fods Sandgrund c. 1 Kbl. N. 74° V. fra Fyret paa Puerto Colombo Molehoved, Savanilla Harbor. 11° 0' 15" N. Br. 74° 57' 55" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Øen Mocha. Morro de Torrecillas. Fyret paa Morro de Torrecillas er formærket Ø. for S. 32° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Pola. Fassana Kanal. En Tønde, mærket Einsen, er i 18 Fod Vand udlagt fra Tegetthoff Flagstang i N. 49° Ø. og fra Peroi Klokketaarn i S. 8° V. Sidst i Juli 1904 udlægges en anden Tønde i 19 Fod Vand, 3/4 Kbl. S. 25° Ø. fra den førstnævnte. De er Skibsfarten uvedkommende.

Istrien. Sansego. Paa Molehovedet ved Sansego Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Det lyser fra N. 50° V. gennem N., Ø. og S. til S. 59° V. 44° 30' 50" N. Br. 14° 18' 36" Ø. Lgd.

Tyrkiet. Marmarahavet. Hora (Khoraz). Hora Fyr er et Fyr med to Blink hver 1/2 Minut, Blink 15 S., Mørke 5 S., Blink 5 S., Mørke 15. S. 40° 41' 15" N. Br. 27° 17' 15" Ø. Lgd.

Lilleasien V.-Kyst. Øen Sigri. Det hvide Blinkfyrt paa Øen Sigri lyser kun fra S. 8° Ø. gennem S., V. og N. til N. 26° Ø. 39° 13' N. Br. 25° 51' Ø. Lgd.

Tripolis. Benghazl. Damperen „Marie Paulig“ har stødt paa en 18 Fods Grund SV. for Benghazi Red, rimeligvis paa et Sted, hvor der i det engelske Admiralty Kort staar „Shoal reported 1878“, 3 1/2 å 5 Kml. fra Kysten.

Tunis. Porto Farina. Semafor-Stationen ved Porto Farina er atter i Orden.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Taiwan N.-Kyst. Coral Shoal. Tønden ved Coral Shoal er nu sort.

Japan. Taiwan. Kelung. Taagesignalet ved Banjintai Bi Fyr, V.-Pynten ved Indløbet til Kelung, er ophørt. 25° 9' 1/2 N. Br. 121° 44' 1/2 Ø. Lgd.

Seto Uchi. Kitsuki. Moriye. Moriye hvid og sort stribe Baake er nu rød. 33° 25' N. Br. 131° 39' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Callao og Lima er erklæret for pestsmittet.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Juni 1904. — Maanedsbefragtnings-Spørgsmaal. — Moderne Loddeapparater. — Befragtningsklausuler og Havarier. — Østasiatisk Kompagni. — Vejroversigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Sømands-Højskolen i Svendborg. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — 20 —

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

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Juni 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		72 1/4	73
Danmark		65 3/4	66 3/4
Norden	85 1/2	85	85 3/4
Kjøbenhavn	65 3/4 — 66	65 3/4	66
Carl		68 1/2	69
Dannebrog		74 1/2	75
Skjold		48 1/2	49
Urania		17 1/2	19 1/2
Union		77 1/2	78 1/2
Dampsk. af 1896	77	76 3/4	77 1/2
Østasiatiske	91 1/4 — 91	91 1/4	91 1/2
Østersøen	85	84	86
Nordøen		—	—
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		50	75
Cimbria		—	—
Gorm		86	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	64
Inga		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 1/2 % foren. Dampsk. af 88		98 1/2	100
4 1/2 % Østasias. Komp.		—	—
5 % Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uopsig. Stats		97	97 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		82 3/4	83 1/2
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		86 1/2	88
4 % — — 2. Serie ..		93 1/4	93 3/4
4 % — — 1. — ..		96 1/2	98
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 3/4	87 1/4
4 % — — 7 —		92 1/2	93
3 1/2 % Landkreditk. 3 —		89 1/4	91
Aktier.			
Nationalbank		140	140 1/2
Privatbank		112 1/2	113
Landmandsbank		118 3/4	119 1/4
Handelsbank		122	122 1/2
Grundejerbank		109 1/4	110
Burm. & Wain	98 — 1/4 — 1/2	98 1/2	98 3/4
Helsingørs Jærnsk.		97	98
Sukkerfabr.		146	146 1/2
Bryggeri Aktier		126	127

Vekselkurser d. 1. Juni 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.15	18.12
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.45	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. Maj 1904.

Russiske Noter	216.00
4 % Russiske Consols	90.25
3 1/2 % — Boden Kredit	87.50
5 % Mexikanske 1899	100.90
5 % Rumænske Stats	99.25
4 % — — 1890	87.30

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

„Norden“ 32,000, „Østasiatisk Komp.“ 36,000, „Østersøen“ 6,000, „Dampskibss. 1896“ 8,000, „Carl“ 6,000, „Union“ 2,000, „Inga“ 2,000, „Danmark“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 24,000, „Dannebrog“ 18,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønstre til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Gamla Varfvet. J. E. Hübe, Göteborg

åtager sig reparationer och omkopring af fartyg till här gällande billigaste priser.

Spiror och bjelkar på lager.

Telegramadress: „Gamla Varfvet“.

Rikstelefon 6016

SÆLHUNDE

Hele Sæler, brugbare til Udstopning, købes til høj Pris.

Alle Slags Dyr udstoppes.

N. C. Helling

Naturaliehandel & Præparationsværksted

St. Kongensgade 69.

Kjøbenhavn K.

Damperauktion.

De i Hamburgs Havn liggende Jerndampere

„Hamburg“, „Astronom“ og „Roland“

skal Tirsdag den 14. Juni d. A. Kl. 2¹/₂ Eftermiddag gennem undertegnede sælges til højstbydende ved offentlig Auktion paa den herværende Børs Sal Nr. 4.

S/S „Hamburg“ er bygget hos Hunphrey & Pearson i Hull 1872, 785 Tons gross, 491 Tons Netto Register, laster 1000 Tons, 15' 2" Dybgaaende, 2 Dæk, 3 Luger, 210 Tons Vandballast, compound Maskine, Cylindere: 27"×52", Slag 33", 500 ind. HK. 2 Stk. Kedler ny 1882, 65 Pd. Tryk, 9—10 Knob ved 11 Tons Kulforbrug, Dimensioner: 207'×27' 8"×15' 2", 8 Passagerer 1ste Klasse.

S/S „Astronom“ er bygget hos M. M. Samuelsen & Co. i Hull 1863, 669 Tons gross, 408 Tons Netto Register, Klasse A 1 Engelsk Lloyd, 2 Dæk, 4 Luger, 4 Winscher og Donkeykedel, compound Maskine ny 1874, 108 HK., Cylindre: 26"×48", Slag 30", 2 Kedler ny 1888, 75 Pd. Tryk, Fart 9—10 Mil, Kulforbrug 10 Tons, Dimensioner: 201' 4"×28' 4"×16' 5", 8 Passagerer 1ste Klasse.

S/S „Roland“ bygget i Shields 1855, 645 Tons gross, 362 Tons Netto Register, laster 600 Tons paa 16' 3" Dybgaaende, compound Maskine fra 1873, 105 HK., Cylindre: 26"×48" Slag, ny Kedel 1884, Fart 9 Mil og 9 Tons Kulforbrug, Dimensioner: 187' 2"×29'×16' 3", 10 Passagerer 1ste Klasse.

Nærmere Oplysninger samt Planer og Inventarlistor faas ved Henvendelse til

Telegr.-Adr.:

Daniel Milberg

Milberg — Hamburg.

Admiralitätsstrasse 38 I, Hamburg.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefont 8901.

LANDMANDSBANKEN

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

Skib til Salg.

Jagt „Ida“, drægtig 25,90 Tons, laster 1130 Ctnr. d. w., godt udhalet med Sejl, løbende Tovværk og øvrige Inventar, er billig til Salg. Reflekterende bedes henvende sig til fhv. Skipper C. W. Rasmussen, Fejø.

Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne, afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 7. Juni Kl. 7 Eftm. i den almindelige danske Skibsførerforenings Lokale, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

Anders Nielsens
Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres

Prisliste sendes paa Forlangende.

Blankensteiners Eft.

Søkort

Toldbodvej 48.

Stephensen:

Sømandskab i Dampskibe

faas hos

Blankensteiners Eftf.

Toldbodvej 48.

For Kaptajner

der lider af Rheumatisme eller andre Sygdomme, hvorimod Massage kan hjælpe, er en øvet Masseur og Sygegymnast villig til at give Behandling, naar han kan rejse med, helst paa Varmen, mod moderat Betaling som Passager. Billet mrk. „Troperne 7255“ modtager Aug. J. Wolff & Co. Ann-Bur., Skindergade 3, K.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Paa Grund af et Reparationsarbejde paa Knippelsbro vil denne Mandagen den 6te dennes og Tirsdagen den 7de dennes kun blive aabnet for Gennemsejling i Tiden fra Kl. 6¹/₂ til Kl. 8¹/₂ Morgen og fra Kl. 5 til Kl. 7 om Aftenen. Sejlfartøjer kunne de nævnte Dage kun passere Broen ved Hjælp af Bugserbaad.

Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 1ste Juni 1904.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser.

Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Juni 1904.

11. Aarg.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinset til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

De danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Konserves
og Skibsproviant.

Bedst &
billigst

Condenseret Mælk
fra ANGLO SWISS CONDENSED MILK Co.
anerkendt bedste Fabrikat

Sukret

English Export

Swiss Milk

Usukret

Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaletskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

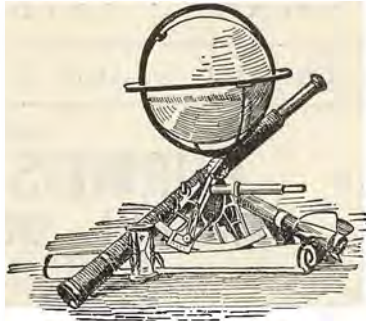
Kattesundet 14. Telefon 5047.

Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japansisk Naaletræs-Papir. Forhindrer Blæst og Koldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger haves. Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 1—2.



„Nautisk Tidende“

Illustreret, maanedligt Tidsskrift

for Søfarende af alle Klasser, Fiskere og Søfartsinteresserede.

Udgivere: Navigationskoleb. Tuxen, Svendborg m. fl.

Redaktør: Translatør Rasmussen, Svendborg.

Abonnement (75 Øre Kvartalet) tegnes paa Postkontorer og Brevsamlingssteder.

Gratis medfølger hver Gang et smukt udført Billede (Skibstyper fra Aar 1000 til vore Dage) passende til Indramning.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc. To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

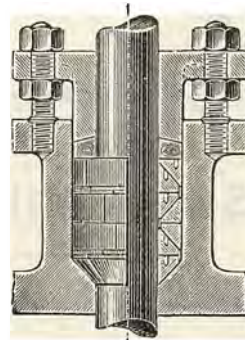
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.



Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{egte,} ^{skal} hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og **patrykt selve Omalagespapiret.**

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

A. S. Motorfabrikken „Chic“,
Hillerød
bygger
Benzin-Baad-Motorer
som eneste Specialitet

Udstilling
Ny Vestergade 18
Kjøbenhavn

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Kjøbenhavn, d. 9. Juni 1904.

Et af de interessanteste Vidnesbyrd om Udviklingen af det internationale Samarbejde paa Skibsfartens Omraade er Oprettelsen af en international Forening af Sejlskibsredere med det Formaal at holde Fragterne for de Skibe, der er indmeldte i den, i en saadan Højde, at det dog kan betale sig at holde Skibene i Fart. Det drejer sig om gennem denne Forening, der i disse Dage er traadt i Virksomhed, at tilvejebringe et økonomisk Samarbejde, der næppe tidligere har fundet Sted mellem Skibsredere i den fri Fart, og Foretagendet bør derfor følges med Interesse ogsaa her i Danmark, selv om kun et mindre Antal danske Skibe direkte kan blive interesserede i det. Det har vist sig, at man indenfor Sejlskibsrederiet i de tre Lande, som Foreningen foreløbig omfatter, uden større Vanskeligheder har faaet den fornødne Tilslutning, som man gik ud fra matte være 75 pCt. af den engelske, franske og tyske Sejlskibstonnage. I Foreningen, der bestaar af Skibe af 1,000 Tons og derover i fri Fart, er nemlig nu indmeldt 1,366,949 Tons af en samlet Tonnage paa 1,792,592 Tons. Til Medlemmerne er nu, i Følge „Sh. Gaz.“, udsendt et Cirkulære, der indeholder de Minimums Rater, der er fastsatte af Bestyrelsen; hvis disse Rater, der ikke angaar udgaaende Rejser fra Storbritannien og Kontinentet, ikke opnaas, skal Skibet lægges op, med mindre det foretrækker at forlade vedkommende Havn i Ballast. De fastsatte Rater offentliggøres ikke, men de skal være meget moderate; der er vistnok for nylig sluttet endog til højere Rater. Foreningen vil ikke være en „Ring“, og den vil ikke virke skadelig for nogen særlig Fart; den har derfor udvist en klog Forsigtighed i sine Forlangender. Det er ikke saa meget dens Formaal at tvinge Fragterne i Vejret som at hindre, at der finder en ruinerende og meningsløs Konkurrence Sted mellem Skibsrederne. Foreningens Bestyrelse vil fra Tid til anden revidere Minimums Fragterne fra de forskellige Havne efter sit bedste Skøn, ligesom den har Myndighed til at fastsætte dem under Hensyn til de paagældende Skibes Størrelse. Medlemskontingentet er kun 1 Lst. aarlig pr. Skib, men at være Medlem medfører et ikke ganske ringe Ansvar. Rederen forpligter sig saaledes ikke alene til ikke at akceptere nogen Fragt under Minimums Raten og i Henhold til de for vedkommende Fart fastsatte Certepartibestemmelser, men det kan fordres af ham, at han med Ed skal give Oplysning om Raten og Certepartiets Betingelser, og han kan for Brud paa sin Kontrakt gøres ansvarlig med indtil 5 Shillings pr. Ton d. V. af Skibet. De, der skal lede denne Organisation, har paataget sig et meget vanskeligt Arbejde, der vil kræve megen Klogskab og Dømmekraft for at føre til gode Resultater. Men Styrken af denne Sammenslutning afhænger uden Tvivl af, at dens Program er beskedent, og dersom de Minimums Fragtrater, den har fastsat, ikke repræsenterer mere, end hvad Sejlskibsrederen maa kræve for at kunne eksistere, har Foreningen begyndt sit Arbejde paa en Maade, der varsler godt for dens Fremtid.

Den Sammenslutning, der her har fundet Sted, har Krav paa almindelig Interesse, fordi den er baseret paa en vis økonomisk Solidaritet mellem de interesserede Landes Sejlskibsredere, fordi den viser, at de Vilkaar, under hvilke Skibsfarten arbejder, dog kan blive saa

slette, at Interesséfællesskabet mellem Rederne i de forskellige Lande gør sig gældende.

Den internationale Sejlskibsrederi-Forenings Komite afholdt en af de sidste Dage i Maj et Møde i London, hvori de Delegerede fra Storbritannien, Frankrig og Tyskland deltog. Der blev meddelt, at den Tonnage, der har sluttet sig til Foreningen, nu er større end de betingede 75 pCt., nemlig 1,367,000 Tons.

Mødet vedtog Unionens Love og diskuterede Minimumsrater for de forskellige Slags Fart, hvilke Rater vil blive bekendtgjorte for Medlemmerne.

Negligenceklausulen etc. Ved Generalforsamlingen i „Average Adjuster's Association“ i England d. 13. ds. omtalte Formanden to Punkter, der er af betydelig Interesse saa vel for Skibsredere som Assurandører.

Det ene af disse angik den konstante Udeladelse af Negligence-Klausulen i Sejlskibscertepartierne samt Konnossementerne.

De ordinære Undtagelser, der findes i den almindelige trykte Certepartiform med Hensyn til „the act of God, perils of seas“ etc., beskytter ikke Rederen for Udgifter eller Tab af eller Skade paa Ladningen, som er en direkte Følge af Forsømmelse eller Skødesløshed fra Kaptajnens eller Besætningens Side. Dersom der bliver Tale om Bjærgningsudgifter som Følge af Uheld, der skriver sig fra Forsømmelighed, vil den Bjærgningsudgift, som under almindelige Omstændigheder vilde være at faa med Hensyn til Ladningen, falde paa Skibsrederen alene.

Det er en fuldstændig fejlagtig Opfattelse fra Sejlskibsmæglerens Side, at Undtagelserne med Hensyn til „the act of God, perils of the seas“ etc. er en tilstrækkelig Beskyttelse. Dampskibsredere sørger altid for, enten i eller efter Undtagelserne at faa indført i Certepartiet, at de er fri for Ansvar, for Skade eller Tab, selv om Uheldet skriver sig fra Forsømmelighed fra Kaptajnens eller Besætningens Side. Naar Sejlskibsrederen undlader at faa tilføjet en saadan Bestemmelse, udsætter de sig for en Risiko, der kan være ligefrem ruinerende.

Det kan heller ikke medføre nogen Vanskelighed for Sejlskibsrederne at faa indført en saadan Bestemmelse, som Befragterne ikke har noget imod.

Det andet Punkt, der hovedsagelig vedkommer Assurandører, gælder Midler til Slukning af Ild om Bord i Skibet i Havn eller aaben Sø, og der kan i den Forbindelse henvises til Claytons systemet.

(Norg. Sjøft.)

I Følge en til det norske Udenrigsdepartement indkommen Rapport fra Generalkonsulatet i Amsterdam har den nederlandske Finansminister bestemt, at Skibe, som er bestemt til Havne ved Nieuwe Waterweg, ikke maa have andre Fartøjer, f. Eks. Robaade, paa Slæb, forinden Skibet har gennemgaaet Toldformaliteterne ved Hook van Holland.

Denne Bestemmelse tilsigter at forebygge, at de med Skibsmæglere, Skibshandlere, Haandværkere, Runnere etc. besatte Baade, der plejer at møde indkomne Skibe, hænger sig fast ved Skibet og følger dette, forinden Toldvæsenet har været om Bord.

Overtrædelse af den ovennævnte Bestemmelse har til Følge, at Skibet ved Indgaaende maa indklareres ved Hook van Holland i Stedet for ved Bestemmelsesstedet, og at det ved Udgaende siden ikke kan blive udklareret i Rotterdam, Schiedam, Vlaarding en eller Maassluis.

Heller ikke ved Udgaende er det tilladt Skibe at

have Fartøjer paa Slæb, forinden Toldformaliteterne ved Hook van Holland er opfyldte.

Skibsførere som Vidner. Et Spørgsmaal af principiel Betydning for Søfartsinteresserede er, i Følge „Bergens Aftenblad“, afgjort ved Kendelse af Bergens Sret. I en mod et derværende Rederi anlagt Erstatnings-sag, fordi Kaptajnen udleverede Lasten til Ladningsmodtagerne, uden at disse præsenterede Konnossement, vilde Rederiet føre Kaptajnen som Vidne. Herimod protesterede Citantens Sagfører, idet han gjorde gældende, at Kaptajnen maatte betragtes som partsinteresseret, idet det jo var ham som Rederiets Repræsentant, der havde foretaget den paaklagede skadegørende Handling: Udlevering af Lasten. Fra Rederiets Side blev det hævdet, at i det Øjeblik, Rederiet bifaldt Kaptajnens Optræden og frafaldt ethvert Ansvar overfor ham, saa kunde det ikke antages, at Kaptajnens Interesse var af den Beskaffenhed, at den skulde kunne gøre ham inhabil som Vidne.

Sretten udtalte imidlertid enstemmigt, at Vidneførslen ikke kunde fremmes, idet man maatte give Citantens Sagfører Medhold i den Paastand, at Kaptajnen maatte betragtes som partsinteresseret, selv om Rederiet frafaldt Ansvar, idet jo Citanten havde Adgang til ogsaa at paastaa Erstatning hos Kaptajnen.

Udenrigsministeriet meddeler:

Uddybningen af Travefloden er nu saa vidt fremskredne, at det tillades Skibe af indtil 7,50 Meters Dybgaende at besejle Travemünde Havn.

Sejlads fra Travemünde Havn til Havnen i Lübeck og i denne til Havnesvingbroen, henholdsvis Svingbroen ved Entin Lübeck Jærnbane vil blive tilladt Skibe indtil 6,0 Meters Dybgaende.

Ved Lavvande er Lodsvesenet i Travemünde og Havnevesenet i Lübeck bemyndiget til at bestemme, af hvilket Dybgaende Skibe maa være for at faa Tilladelse til at løbe ind.

Lodstaksterne.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-For-ening bekendtgør følgende:

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har Bestyrelsen modtaget Meddelelse om, at Marineministeriet, efter at de ny Lodstakster nu har fungeret saa længe, at man formentlig vil være i Stand til at dømme om deres Virkninger, har besluttet, paa Grundlag af de indvundne Erfaringer, at foretage en Revision af de omhandlede Takster. Ministeriet har derfor anmodet Repræsentationen om at fremsende det Materiale, den maatte have indsamlet angaaende de ny Taksters Virkninger, med Oplysning om de Anker og Klager, der maatte være fremkomne i den Anledning, og Repræsentationen har i Henhold hertil anmodet Bestyrelsen om inden d. 5. Juli d. A. til den at indsende det Materiale og de Oplysninger, den er i Besiddelse af.

Bestyrelsen anmoder i denne Anledning d'Hrr. Redere og Skibsførere, der maatte have Klager at fremføre over de fra d. 1. April f. A. gældende Lodstakster, eller Op-

lysninger at give om disses Virkninger, om snarest at indsende saadanne til vedkommende Kredsstyrelse eller til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, for saa vidt saadanne Klager eller Oplysninger ikke allerede er indsendte. Det paagældende Materiale maa være indsendt inden d. 25. Juni d. A., saa at det kan forelægges Bestyrelsen i dennes Møde d. 1. Juli d. A.

Højesteretsdom.

Den 7. Juni afsagde Højesteret Dom i Sagen om dispatch money mellem Firmaet C. K. Hansen og Christiansholms Fabriker.

C. K. Hansen hævdede, at en Søndag ikke kunde medregnes ved Beregning af den Tid, som Modtageren ved hurtig Losning sparede Skibet, men at denne Tid maatte regnes efter Arbejdsdage, medens Christiansholms Fabriker hævdede, at Tiden maatte regnes løbende, alt-saa medregnet Søn- og Helligdage.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 24. Juni 1903 fik Christiansholms Fabriker Medhold, og der kan med Hensyn til Sagens nærmere Detailler henvises til vor Gengivelse af Sø- og Handelsretsdommen i „Dansk Søfartstidende“ for d. 2. Juli 1903.

For Højesteret mødte Advokat Halkier for C. K. Hansen, Dr. juris Møller for Christiansholms Fabriker.

Højesteret stadfæstede den indankede Dom i Henhold til de i denne anførte Grunde.

Fra Sø og Land.

Almindelig dansk Vare- og Industrielotteris 3dje Trækning finder Sted d. 15. og 16. Juni. I Henhold til Planen vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 118,000 Lodder blive fordelt et Antal af ialt 75,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig omtrent to Tredjedele af samtlige Lodder faar Gevinster i Seriens Løb. Paa en og samme Lodseddél kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Angaaende Gevinstfordelingen til 3dje Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. I Følge Planens § 6 kan Gevinsterne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Fragtmarkedet.

Der er ikke indtraadt nogen Forandring i den forløbne Uge. Lige for Tiden befinder vi os midt i Aarets sløjeste Periode, og den Depression, som hviler over de fleste Markeder, vil efter alt at dømme holde sig uden større Svingninger baade denne og næste Maaned ud, da der i det hele og store stadig kun udbydes forholdsvis faa Laster paa denne Termin, men saa snart vi kommer ind i August Maaned er der mange, der sætter deres Lid til, at Forholdene skal bedre sig, thi det ventes da, at Sortehavet, Østersøen og Nordamerika vil

begynde at fragte livligere, ligesom det heller ikke er udelukket, at La Plata og andre Markeder kan vise større Aktivitet. Som Fragtforholdene imidlertid ligger i Øjeblikket, er det mange Steder umuligt at sejle „stop“ til Dagens Fragter, end sige sejle nogen Fortjeneste ind, og navnlig Østersømarkedet, som jo særligt interesserede os, er i den Grad mat, at der næppe tidligere er set noget lignende. Ikke alene Returfragter fra Østersøen er baade faa og smaa, men Kulfragterne dertil fra England er ogsaa yderst elendige. Blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten skal vi blot nævne 3/9 til Pillau (2,400 Tons), 4/1½ Lübeck (1,800 Tons), 3/10½ Rendsburg (1,200 Tons), 3/11 Swinemünde (850 Tons Damper!) og 3/10½ (1,500 Tons), 3/9 Stockholm. Saadanne Rater i Forbindelse med, hvad der kan opnaas retur fra Østersøen, kan kun give decideret Underskud.

Det østlige Marked har været fast for Bombay og Kurrachees Vedkommende, hovedsagelig for Juni Tonnage, og der betales for saadan henholdsvis 16/6 og 15/6 til udsøgt Havn, men Begæret er nu taget noget af, og pr. Juli/August opnaas nu kun c. 1/ mindre. Calcutta og Rispladserne viser intet Liv. For Sukker fra Java er gentaget 23/9 pr. Juli til Evropa eller U. S., men Begæret er ikke stort nu. Kulfragterne fra Japan er uforandrede paa Basis af 1¾ Dollars Moji/Singapore.

Sortehavet, Azoff og Donauen har ikke taget mange Baade, men Raterne har dog holdt sig. Ved Anlægning fra Odessa eller Nicolaieff betales for større Baade 7/ à 7/6 til udsøgt Havn, medens der for mindre Størrelser paa Charter kan faas 8/ à 8/6, og lignende Rater betales fra Sulina, alt for Juni Afskibning. Donauen er meget stille; sidst betalte Rate er 8/3 L. H. A. R., 8/9 Hamburg. Azoff sluttede nogle mindre Baade til 8/9 à 9/ N. C. og 9/6 betales til Bergen for en 3,400 Tons Damper. For Erts fra Poti sluttes der til 9/6 Rotterdam, 9/9 Middlesbro, og for Salt fra Eupatoria noteres 10/3 à 10/9 til russisk Østersøhavn.

Middelhavet viser kun ringe Aktivitet. Ertslaster tilbydes der kun faa af, men da der paa den anden Side heller ikke har været udbudt mange Dampere, har Raterne holdt sig. Der betales 6/6 Grækenland (2 Pladser)/ Rotterdam, 6/ Straton/Newport, 5/6 Almeria Harbour/Middlesbro, alt med „free despatch“. For Esparto noteres 11/ à 12/ Nordkysten af Afrika til Aberdeen eller Firth of Forth, og for Fosfat 6/ Bona/Ayr, 6/6 Bougie/Antwerpen, 8/6 Sfax/London eller Liverpool, 8/9 Kings Lynn. Ertsbefragtningerne fra Bilbao foregaar meget trevent paa Basis af 4/ til Cardiff, 4/1½ Newport, 4/4½ Middlesbro, 4/7½ Rotterdam. For Salt fra Setubal eller Lissabon noteres 5/9 à 6/ til Holland.

Nordamerika er fremdeles meget stille. De kanadiske Træpladser tager kun faa Baade, og 34/6 betales sidst fra St. John pr. Juni/Juli til Bristol Kanalen. Fra Miramichi til Englands Vestkyst noteres 38/9 og fra Montreal til London 37/6. For Petroleum i Kasser betales 21 à 21½ Cents fra New York eller Filadelfia til Japan, Hongkong eller Shanghai, og for Fosfat sluttedes til 14/1½ Port Inglis eller Tampa/Sundhavn, 10/7½ Coosaw/Dublin. Fra Golfen sluttes næsten intet undtagen Træ; herfor betales 80/ Pensacola/U. K. eller Kontinentet én Havn, 82/6 to Havne, 12¼ à 12½ Dollars La Plata, 75/ Sapelo/U. K. eller Kontinentet, 77/6 to Lossehavne. For Sukker fra Cuba sluttedes nogle Dampere til 8½ Cents New York eller Filadelfia, 8 Cents New Orleans.

La Plata Markedet er mindre aktivt end for en Uge siden, ogsaa for prompt Lastning, men Raterne holder sig mellem 18/ og 19/ pr. Juni/Juli fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men for August og senere er der saa godt som intet Begær. Fra Buenos Ayres sluttedes en 6,300 Tons Damper pr. 25. Juni/15. Juli til 16/6, hvorimod en ganske prompt 4,000 Tons Baad opnaaede 17/4½ fra Bahia Blanca.

Østersømarkedet er uforandret daarligt. Der udbydes

rigeligt med Dampere, hvoriblandt mange meget store, medens det stadig kun er smaat med Laster. Træbefragtninger fra Botten effektueres der ikke mange af, og Raterne er gennemgaaende ikke lønnende. Fra Nordbotten noteres 22/6 à 27/6 D/B. 1/3 Boards til Englands Vestkyst, og fra Sydbotten 19/ à 21/ Østkysten, c. 19/ Shortprops Søderhamn, Tyne eller Hull, 23/ Piteå og Skellefteå (3 Lastepladser)/Tyne. De russiske Havne har stadig intet Korn at byde paa. Fra Riga betales 18/6 à 19/ D/B. Østkysten, 20/ pr. Gøteborg Std. Props til Cardiff, Hfl. 12½ Kappbjælker Holland, Frcs. 24/25 D/B. Ghent eller Terneuzen, Frcs. 27 Rouen. Windau søger Tonnage til 23/25 pr. Favn Props til god hollandsk eller belgisk Havn, 33/ pr. 343 Kbf. Props til Boness. Fra Libau og St. Petersburg er der næsten ingen Laster at faa, fra sidst nævnte Plads noteres Rm. 12 Rugbasis til Esbjerg, Rm. 11 Danmark nordligst Frederikshavn én Losseplads, Rm. 13 to Lossepladser, for Smaadampere pr. Juli/August. For Erts fra Luleå noteres 5/ à 5/1½.

Kulfragter har været sparsomt udbudte, og da Tonnage har været rigeligere, er Raterne i flere Retninger faldne yderligere. Fra Firth of Forth betales 4/9 Kolding (520), 4/1½ Kjøbenhavn (1,250), 4/ Wismar (1,000), 4/1½ Lübeck (1,450), 4/ Kronstadt (2,800). Fra Tynen sluttedes til 4/ Kronstadt, 3/9 Pillau, 4/ Neufahrwasser (1,200), 3/11 Swinemünde (850), 5/3 à 5/7½ Genua, og fra Cardiff betales 5/ Kronstadt (3,500), 5/3 Libau (3,500), Frcs. 6½ Marseilles, 5/6 Genua, 5/3 à 5/4½ Port Said, 7/7½ Aden, 16/6 Japan, 7/3 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere viser ikke nogen væsentlig Forandring siden sidste Notering.

ab Stolpmünde blev i sidste Uge sluttet 4½ Mark Havre til Kjøbenhavn og noteres 4½ Mark til Danmark, Sydsverrig, 5 Mark til nordligst Gøteborg, alt pr. Ton Havre.

ab Colby blev sluttet 4¼ Mark pr. Ton Havre til Kjøbenhavn.

ab Stettin 3½ à 4 Mark pr. Ton Briketter til Memel, 3¼ Mark pr. Ton svære Laster til Danmark.

ab Sassnitz (Rügen) blev noteret en Ladning Havre til Warberg 4½ Mark.

ab Sydsverrig, Stettin 3¼ Mark, Hamburg 4 à 4¼ Mark, Stolpmünde 4 Mark, alt pr. Ton Sten.

ab svenske Sundhavne, Reval 4½ à 5 Mark, Riga 4 Mark, Danzig 3¾ Mark, Wasa 4¾ Mark, alt pr. Ton Lervarer; endvidere Cement til Åbo 60 Øre, Gefle 60 Øre, Wasa 80 Øre pr. F.

ab Fredriksstad, Dublin 23/, Poole 22/6, Ipswich 20/ à 21/6, Grangemouth 21/6, South Shields 18/6 à 20/.

ab Porsgrund Distrikt, Middlesbro Bjælker 17/6 à 18/, Warkworth Bjælker 17/ à 17/6.

ab Bottenhavet, gode danske Provinshavne 19 à 21 Mark, til Flensborg 20 à 21 Mark, Slesvig 23 à 24 Mark, til Lübeck 18 à 19 Mark.

ab Bornholm til Kiel, Lübeck, Flensborg Klinker 8 Mark pr. Mille, til Petersborg 4 Mark, Riga 3 Mark pr. Ton Sten, Ler.

ab Kjøbenhavn 16 Øre pr. Ctnr. Bomuldsfrøkager til Randers, 8 Øre pr. Ctnr. Rug til Malmø, Mark 2,80 pr. Ton Gasrensingsmasse til Stettin.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i April Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 9 amerikanske, 1 østrigsk, 8 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 9 franske, 4 tyske, 1 græsk, 3 italienske, 8 japanesiske, 14 norske, 1 portugisisk, 5 russiske, 9 svenske, ialt 74. Dampskibe: 2 amerikanske, 1 argentinsk, 1 belgisk, 6 britiske, 1 dansk, 1 tysk, 3 japanesiske, 1 norsk, 1 spansk, 1 tyrkisk, ialt 18. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 27, Koll-

sion 6. Ild 1, sunkne 5, forladt 3, Kondemnation 27, forsvundne 5; for Dampskibene: Stranding 9, Kollision 5, Ild 1, sunkne 1, Kondemnation 2.

Caroline, Fiskekutter, af Læsø, kom d. 2. ds. paa Grund paa Engelskmandens Rev. Flot med Assistance af Svitzers.

London, Dpsk. af Kjøbenhavn, har Øst for Spurn været i Kollision med Trawleren „Anson“ af Grimsby. Anson sank kort efter Sammenstødet, og dets Besætning bjærgedes om Bord i London. London fik kun ringe Skade, der udbedres i Grimsby.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet Christiansted, bygget af Helsingørs Jærnskijs- og Maskinbyggeri for Regning Det vestindiske Kompagni i Kjøbenhavn, foretoges d. 2. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentants fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 140' 0" langt i Hoveddækket, 24' 6", bredt og 9' 11 1/2" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 300 ind. HK. Paa Prøveturen opnaaedes en Middelhastighed af c. 10,5 Knob med et særdeles gunstigt Kulforbrug.

Lørdag d. 4. Juni blev paa Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft sat en Sandpumpedamper i Vandet. Den er bygget for Kaptajn Christensen og fik ved Afleveringen Navnet „Kronborg“. Den indrettes til at suge Sand i Sundet indenfor Helsingør.

D'Hrr. John Hardie & Co. i Glasgow, der i Greenock, i Følge „Norges Sjøfartst.“, har bestilt et Sejlskib paa 4,000 Tons Dødvægt, er af den Mening, at det endnu vil lønne sig at have Sejlskibe til Trods for den store Statsunderstøttelse i Frankrig. Desuden venter man bedre Tider for Sejlskibene, naar Panamakanalen kommer i Stand, og at der kan være Haab om bedre Fragter for Sejlskibene, naar den internationale Sejlskibsforening er i Orden.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

Iste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 7. Juni.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 4. Juni. — Alabama, Gøtsche, afg. forv. 12. Juni herfra til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, passerede Dunnethead 6. Juni til Boston. — Algarve, Borries, afg. fra Råfse 5. Juni til Barcelona via Kbhvn. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Antwerpen 5. Juni hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afg. forv. 8. Juni fra St. Petersburg til Dunkerque. — Antwerpen, Mikkelsen, afgik fra Borgå 7. Juni til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, ankom her 4. Juni; afg. forv. 8. Juni til St. Petersburg. — Arno, Strubberg, ank. til St. Petersburg 29. Maj. — Axelhuus, Skow, ankom til Trondhjem 6. Juni. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. her 2. Juni fra Antwerpen afg. 9. Juni til London. — Beira, Lunge, ank. her 5. Juni fra Lissabon. — Christian IX., Kolster, ank. til Gravesend 6. Juni. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til St. Petersburg 6. Juni. — Dagmar, Larsen, pass. Gibraltar 4. Junitil Genua. — Douro, Mortensen, afg. fra St. Petersburg 5. Juni hertil. — Florida, Ørum, afg. herfra 19. Maj til New Orleans — Frederik, Thomsen, ank. til Newcastle 6. Juni.

— Garonne, Kromann, afg. fra Reval 5. Juni til St. Petersburg. — Georgios I., Sørensen, ankom til Antwerpen 2. Juni. — Hekla, Hempel, afg. forv. herfra 8. Juni til New York via Norge. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Christianssand 3. Juni til New York. — Island, Holm, ank. til New York 4. Juni. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. her 7. Juni fra Alger. — Jolantha, Christiansen, ankom til Riga 31. Maj; afg. forv. 8. Juni til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom til London 6. Juni. — Kentucky, Staal, ankom til Filadelfia 4. Juni. — Kiew, Frisenette, afgik herfra 6. Juni til London. — Kursk, Gommesen, ank. til Hull 5. Juni. — Leopold II, Meyer, pass. Holtenau 7. Juni til Antwerpen. — Loire, Craignou, ankom til Havre 5. Juli. — Louise, Kruse, ank. til St. Petersburg 5. Juni. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 1. Juni til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 6. Juni. — Moskov, Meldahl, ank. her 4. Juni fra Newcastle. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 21. Maj hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Riga 4. Juni til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. til Riga 3. Juni. — Norge, Gundel, afg. fra Christiania 7. Juni hertil. — O. B. Suhr, Wiencke, afg. fra Riga 4. Juni til Ghent. — Omsk, Jousen, ankom til Newcastle 1. Juni. — Perm, Christensen, ankom her 5. Juni fra Dunkerque. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 4. Juni direkte til Hull. — Rita, Schibbye, ankom til Libau 5. Juni. — Riberhuus, Rørbye, afg. fra Leith 5. Juni til Færøerne. — Seine, Dampt, pass. her 7. Juni fra Abo til Bordeaux. — Texas, Andersen, afg. fra New Orleans 15. Maj hertil. — Thyra, Fischer, ank. til Hull 2. Juni. — Tiber, Bech, ank. til Barcelona 5. Juni. — United States, Wulff, ankom her 5. Juni. — Valdemar, Johnsen, ank. her 3. Juni fra Hull; afg. forv. 7. Juni til Libau. — Viking, Rasmussen, afaar forv. 8. Juni fra Oporto til Lissabon. — Annie ankom her 4. Juni fra Göteborg. — Bergenseren ank. her 6. Juni fra Riga. — Brage ankom her 6. Juni fra Hamburg. — Ellen ank. her 6. Juni; afg. forv. 8. Juni til Danzig. — Klar ankom her 7. Juni fra Vestnorge. — Marie afg. fra Stettin 1. Juni til Manchester. — R. F. Berg ank. her 4. Juni fra Stockholm. — Skjalme Hvide ankom her 5. Juni fra Stettin; afg. 8. Juni til Vestnorge. — Vadsø afgik Swansea 3. Juni til Kalundborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Blyth 4. Juni. — Frode, Tofte, ank. til Sunderland 6. Juni. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Hudiksvall 5. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra St. Vincent 28. Maj. — Erik II, Schmidt, ank. til Sharpness 3. Juni. — Knud II, Hansen, afgik fra Rosario 19. Maj. — Danmark, Kraemer, afgik fra New Orleans 22. Maj. — Ragnar, Holst, afg. fra Kronstadt 7. Juni. — Skjold, B. Mahncke, afg. fra Sunderland 3. Juni. — Magnus, A. S. Mahncke, ank. til Aarhus 4. Juni. — Olaf, Petersen, ank. til Cardiff 6. Juni. — Svend II, Riber, afgik fra Rouen 1. Juni. — Harald, Meyer, ank. til Hull 4. Juni.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ankom til Kbhvn. 5. Juni. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Libau 4. Juni, best. til Gand. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Gand 31. Maj. — Hamlet, Schjødt, ankom til Grimsby 4. Juni. — Helge, Olsen, ankom til Anvers 2. Juni. — Rolf, Olsen, ankom til Rouen 29. Maj. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Uleåborg 7. Juni.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Kronstadt 7. Juni. — Vagn, Jørgensen, ankom til Honfleur 5. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 31. Maj. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 28. Maj. — Johan! Siem, Knudsen, afg. fra Rotterdam 3. Juni, ank. til Hull 4. Juni. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ankom til Brahestad 3. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Borgå 3. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Calais 2. Juni. — Russ, Rasmussen, afgik fra Barry 2. Juni, best. til Kronstadt.

Helmdal. Anine, Rathje, ank. til Archangel 30. Maj. — Kamma, Løffler, afgik fra Ayr 6. Juni. — Helga, Christensen, ankom til Calais 4. Juni. — Martha, Olsen, afg. fra Hernøsand 7. Juni. — Elna, Leth, ankom til Stockholm 5. Juni. — Therese, Pedersen, ankom til Calais 3. Juni. — Simone, Jørgensen, ank. til Søderhamn 4. Juni.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Svane, afgik fra Lissabon 3. Juni. — Ophelia, Wilhelmson, afgik fra Honningsvåg 5. Juni. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Kemi 3. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Stettin 1. Juni, best. til Råfse 4. Juni. — Niobe, Mathisen, ank. til Kronstadt 3. Juni. — Nautik, Nielsen, ankom til Antwerpen 6. Juni. — Nordsøen, Gram, afgik fra Reval 6. Juni, bestemt til Narva. — Nexos, Basse, afgik fra Bremen 2. Juni, best. til St. Petersburg. — Napoli, Christensen, afgik fra Dover 4. Juni, ank. til South Shields 6. Juni. — Neptun, Knudsen, ankom til Le Tréport 3. Juni. — Alfa, Hansen, afgik fra Methil 3. Juni, ank. til Esbjerg 5. Juni. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Guernsey 4. Juni, best. til Methil.

Dania. Dagny, Lorentzen, pass. Kaiser Wilhelm Kanalen 7. Juni paa Vej fra Hernøsand til Ghent. — Mary, Fischer, ankom til Stockton on Tees 4. Juni.

Jylland. Ester, Sørensen, afgik fra Kronstadt 6. Juni, best. til Råfse.

Nordsøen. Nordland, Petersen, pass. Skagen 31. Maj, best. til Archangel. — Kronprins Frederik, Schmidt, afg. fra Archangel 4. Juni, bestemt til Rotterdam. — England, Andersen, ankom til Lappvik 5. Juni. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 6. Juni. — Rusland, Møller, ankom til Windau 31. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Repola 27. Maj. — Mars, Rasmussen, pass. Hammerhus 6. Juni, best. til Kolding. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Archangel 30. Maj.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, afg. fra Dordrecht 5. Juni, best. til Sunderland. — Russia, Jespersen, afgik fra Riga 6. Juni bestemt til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Delfzyl 3. Juni, ank. til Burntisland 5. Juni.

Østersøen. Gratia, Andersen, afgik fra Blyth 4. Juni, ankom til Frederikshavn 6. Juni.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 28. Maj, ank. til Ghent 4. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kjøbenhavn 31. Maj, ank. til Riga 2. Juni. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Riga 5. Juni, best. til Amsterdam.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 5. Juni, best. til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afgik fra Tromsø 2. Juni, ankom til Archangel 6. Juni. — Estonia, Nielsen-Fisker, afgik fra Riga 2. Juni, best. til Dordrecht.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Calais 5. Juni. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Buenos Ayres 29. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til Råfse 6. Juni. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Kjøbenhavn 7. Juni, best. til Honfleur. — Frederiksborg, Hansen, ankom til West Hartlepool 6. Juni. — Jomsborg, Kühl, ank. til Jacobstad 29. Maj. — Kronborg, Hveissel, afgik fra St. John 1. Juni, best. til Browhead for Ordre. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 5. Juni. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Ny Karleby 5. Juni, best. til Chantenay. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 26. Maj, best. til St. John. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Lovisa 7. Juni, best. til Calais. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Ardrossan 4. Juni, best. til Alger.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Dieppedalle 4. Juni. — Klampenborg, Matzen, afg. fra Kjøbenhavn 4. Juni, best. til Terneuzen. — Marselisborg, Matthiesen, ankom til St. John 19. Maj. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Terneuzen 4. Juni, best. til Sunderland. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Methil 7. Juni, bestemt til Kbhvn. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til London 4. Juni. — Vordingborg, Petersen, ank. til Ghent 3. Juni.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Grimsby 6. Juni. — Kallundborg, Lund, ankom til Haukipudos 31. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Kronstadt 7. Juni. — Helene, Jensen, afgik fra Kronstadt 6. Juni, bestemt til Riga. — Agnete, Sørensen, ankom til West Hartlepool 3. Juni. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Aarhus 7. Juni. — Hermia, Petersen, ank. til Nørre Sundby 6. Juni. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 6. Juni. — Ajax, Brorsen, afgik fra Rotterdam 6. Juni, best. til Newcastle. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Burntisland 7. Juni. — Nauta, Madsen, ankom til Fiume 28. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Hongkong 4. Juni. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Antwerpen 1. Juni. — Siam, Jensen, afgik fra Suez 31. Maj. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Bunburry 21. Maj. — Anamba, Cortsen, afgik fra Kbhvn. 4. Juni.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 3. Juni til Nakskov.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Stugsund 2. Juni. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Blyth 7. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Swansea 4. Juni. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Kjøbenhavn 5. Juni. — Chr. Christensen, Hansen, afg. fra Blyth 4. Juni. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Calais 4. Juni. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Ghent 7. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Repola F. 7. Juni. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Cardiff 7. Juni. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Tyne 4. Juni.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Pernoviken 2. Juni, bestemt til Calais. — London, Bom, ankom til Grimsby 5. Juni. — Paris, Krogh, afgik fra Boness 7. Juni, bestemt til Kjøbenhavn.

Mercur. Berlin, v. Thun, afg. fra Repola 31. Maj, bestemt til Calais. — Wien, Brink, afg. fra Uleåborg 30. Maj, best. til Zaandam.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ank. til Havre 2. Juni. — Clara, Jensen, ank. til Hernøsand 6. Juni. — Kai, Hintze, ankom til Kallundborg 5. Juni. — Erik, Steen, ankom til Helsingør 29. Maj. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 6. Juni, best. til Leith. — Axel, Damm, ankom til Kbhvn. 5. Juni. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kbhvn. 3. Juni.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til Fecamp 5. Juni.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Esmeralde, Pedersen, ankom til Capetown 6. Juni fra Hull. — Embla, Horsbøll, ank. til Nantes 1. Juni fra Martinique. — Aagot, Nørby, afg. fra Capetown 2. Juni til Santos. — Mary José, Brinck, afg. fra Bombay 2. Juni til Australien. — Serapis, Mathiasen, ankom til Adelaide 1. Juni fra Port Elisabeth beordret til Geelong. — Prinsesse Marie, Clausen, beordret fra Falmouth til Galway. — Casma, Sonnicksen, afgik fra Passages 6. Juni til St. Ybes. — Amete, Nielsen, afgik fra Swansea 6. Juni til Hernøsand.

Fanø. Sønderho. Fides, Kristjansen, afgik 22. Maj fra Hamburg til Santos. — Mary, Lydom, afg. 1. Juni fra Boness til Kolby Kaas.

Rønne. John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 6. Juni. — Freja, Beck, ankom til Riga 1. Juni. — Veset, Kofod, ankom til Aalborg 1. Juni. — Herman Olsen, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 2. Juni. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Kjøbenhavn 2. Juni. — Rolf, Møller, ankom til Kjøbenhavn 5. Juni. — Prøven, Bidstrup, ank. til Slite 6. Juni.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 30. Maj. — Erik, Hoffmann, ank. til Bogense 31. Maj. — Gefion, Rasmussen, ankom til Skellefteå 31. Maj. — Valkyrien, Hansen, ank. til Stockton 29. Maj. — Activ, Mouritzen, ankom til Rügenwalde 31. Maj. — Hertha, Hansen, ankom til Bogense 31. Maj. — Christian, Jørgensen, ankom til Sundsvall 30. Maj. — Noah, Poulsen, ank. til Kjøbenhavns Red 29. Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Wiborg 31. Maj. — Triton, Nielsen, ankom til Faxe Ladeplads 31. Maj. — Fortuna, Christiansen, ank. til Eskerjord 20. Maj. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Luleå 1. Juni. — Alma, Hansen, ankom til Ekseter 1. Juni. — Capella, Hansen, ankom til Chatham 1. Juni. — Frejr, Hansen, ank. til Hernøsand 2. Juni. — Martha, Hansen, ank. til Sundsvall 1. Juni. — Psyche, Nielsen, ankom til Masnedund 1. Juni. — Astræa, Frederiksen, ankom til Rønne 1. Juni. — Newsky, Nielsen, ankom til Holtenau 2. Juni. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Nexø 3. Juni. — Nanna, Baagø, ank. til Skellefteå 3. Juni. — Helge, Nielsen, ank. til Looe 3. Juni. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Landskrona 3. Juni. — Immanuel, Jensen, ankom til Barth 2. Juni. — Urania, Nielsen, ankom til Ostende 4. Juni. — Kruse, Larsen, ankom til Gøteborg 5. Juni. — Peter, Jørgensen, ankom til Egersund 5. Juni. — Ludvig, Jørgensen, ank. til St. Petersborg 6. Juni. — Roma, Jensen, ank. til Nivaa 6. Juni. — Jens Nielsen, Nielsen, pass. Øresund 5. Juni.

Ærø. Svanen, Rosenbeck, ankom 30. Maj til Cadix. — Eden, Petersen, ank. 31. Maj til Blyth. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 31. Maj til Assens. — Anne Sophie, Petersen, afgik 29. Maj fra Kjøbenhavn til Præstø. — Elise Marie, Olsen, ankom 30. Maj til Hamburg. — Emmanuel, Schmidt, ankom 31. Maj til Kjøbenhavn. — Cura, Christensen, ankom 30. Maj til Kjøbenhavn. — De tre Søkende, Rasmussen, afgik 31. Maj fra Kjøbenhavn til Malmø. — Hans, Boye, ankom 31. Maj til Poole. — Regina, Kock, ankom 31. Maj til Kjøbenhavn. — Kathinka, Rasmussen, afgik 30. Maj fra Kjøbenhavn til Rudkøbing. — Lykkens Prøve, Jensen, afgik 31. Maj fra Kjøbenhavn til Nivaa. — Paket, Friis, ankom 30. Maj til Kjøbenhavn. — Hildur, Andersen, var 28. Maj sejlferdig i Stockholm, bestemt til Pontrioux. — Uffe, Grube, ankom 1. Juni til Halmstad. — Dronning Louise, Christensen, ankom 2. Juni til Fowey. — Gerda, Wilhelmsen, ankom 1. Juni til Fogo (New Foundland). — Mette, Andersen, ankom 2. Juni til Dysart. — Ceres, Bager, ankom 2. Juni til Gøteborg. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afg. fra Swansea 31. Maj. — Laura, Jensen, ankom 1. Juni til Cadix. — Alma Marie, Hansen, ankom 2. Juni til Gøteborg. — Olga, Jørgensen, afgik 2. Juni fra Kjøge til Sundsvall. — Enigheden, Petersen, afg. 2. Juni fra Kjøge til Karlshamn. — Caroline Kock, Hansen, afgik 3. Juni fra Helsingør til Hernøsand. — Anna & Mathias, Eriksen, ankom 31. Maj til Liverpool fra Maracaibo. — Alfa, Rasmussen, ankom 29. Maj til Queenstown f. O. fra New Foundland. — Svip, Nielsen, ankom 3. Juni til Kalmar. — Ellen, Lauritzen, ankom 3. Juni til Vadse. — Agnes, Christensen, ankom 4. Juni til Assens. — Diana, Hansen, ankom 4. Juni til Shoreham. — Fædres Minde, Christensen, ankom 3. Juni til Colberg. — Eos, Christensen, ankom 3. Juni til Karrebæksminde. — Bien,

Petersen, ankom 4. Juni til Neufahrwasser. — Bølgens, Friis, ankom 4. Juni til Pillau. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 4. Juni til Labervack. — Immanuel, Schmidt, ankom 5. Juni til Binic. — Karen, Bager, ankom 6. Juni til Vånevik. — Marie, Boye, ankom 5. Juni til Langesund. — Hekla, Jørgensen, ankom 6. Juni til Gefle. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 5. Juni til Poole. — Skirner, Rasmussen, ankom 6. Juni til Sundsvall. — Ane Maries Minde, Hansen, ankom 5. Juni til Nykjøbing F.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 14 Fod, i Kanalen 12 Fod og paa Fjordgrunden 10 Fod.

Sundet. Fyrskibet „Lappe-Grund“ SØ. Vraget af Damperen „Retzlaff“ ligger 4 Kbl. S. 70° Ø. fra Fyrskibet „Lappe-Grund“ og 1₁₆ Kml. N. 5° Ø. fra Kronborg Fyr.

Kjøbenhavn. Frihavnen. Den SØ-lige Ende af Bølgebryderen uden for Frihavnen skal borttages. Den 14de Juni 1904 slukkes derfor det grønne, faste Fyr paa Bølgebryderens SØ-Ende og en grøn Lystønde, der viser grønt, fast Fyr, udlægges c. 25 Alen SØ. for Bølgebryderens nuværende Hoved.

Østersøen. Langeland V. Bagenkop. Paa Landgrunden ud for Bagenkop er fundet to 14 Fods Puller 4,740 Alen N. 65° V. og 4,800 Alen N. 62° V. fra Fakkebjerg Fyr.

Smaalands-Farvandet. Ulvshale-Løb. I Ulvshale-Løb foretages Uddybning til 9 Fod som Forsøg paa at tilvejebringe et sejlbart fra Østersøen, mellem Nyord og Ulvshale, til Stege-Bugt. Til Brug ved Uddybningen rejses to c. 20 Fod høje Fod høje, hvide Baaker paa Brædeholm og to c. 30 Fod høje, hvide Baaker paa Ebbenæsholm. De to N.-lige Baaker har Tønder, de to S.-lige Trekanter som Topbetegnelse. Vagere med røde og hvide Flag er udlagt saa vel i den Ø.-lige som i den V.-lige Del af Løbet.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Luleå. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet „Nordströmsgrund“ atter udlagt den 31te Maj 1904.

Tyskland. Rügen. Sassnitz. Det ny Fyr paa Sassnitz Havnemole brænder nu permanent, og det nye Taagesignal gives. Naar dette er i Uorden, gives Et-Skud hver 5 Minutter. Paa Molehovedet kimes desuden med Klokke, naar et Skib høres at ville søge Havnen. Det røde, faste Fyr er slukket.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Christiania Fjord. Nesodden Fyrlampe. I Nesodden Fyrlampe er Lysgrænsen S. 28° V., der gik V. om Ildjernet, flyttet til S. 32° V., fri V. om Steilene.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Zuidersee. Slijk. Vraget af den i Slijk sunkne Tjalk „De vrouw Carolina“ er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Zeegat van Texel. Onrust. Den 6te Juni 1904 begyndes Flytningen af Tilflugtsbaaken paa Onrust og antages fuldført i 10 à 20 Dage. Baaken skal staa c. 4 Kbl. N. 47° Ø. fra dens tidligere Plads. 52° 59' 12" N. Br. 4° 44' 8" Ø. Lgd.

Zeegat Hoek van Holland. I Zeegat Hoek van Holland er Dybden med Middel-Lavvande 27 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Hoek van Holland. Fra 1ste til 17de Juni 1904 foretages Forsøg med Lys-Signaler fra Fort Hoek van Holland.

Zeegat van Brouwershaven. Vijje van de Noordplaten. I Vijje van de Noordplaten er den mindste Dybde 10 Fod, naar man holder sig S. for midtfarvands mellem Spidstønde Nr. 2 og Spidstønde Nr. 4 med Ballon i Krammer.

Grevelingen. I Grevelingen er udlagt i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand en Spidstønde Nr. 5 paa 51° 43' 50" N. Br. 3° 59' 4" Ø. Lgd., og i 6 Fv. Vand en Spidstønde Nr. 6 paa 51° 43' 2" N. Br. 3° 59' 34" Ø. Lgd. Baakerne paa Zonnemaire er borttaget. Spidstønderne i Grevelingen har fortløbende Numre til Nr. 12. Nr. 12 er den rød og sort vandret sribede Kugletønde med Kegle ved Bruinisse.

Zijpe. En Bugserbaad er sunken i Zijpe i 32 Fod Vand,

uden for Farvandet. Den er afmærket med en Vragtønde. 51° 39' 2" N. Br. 4° 6' 34" Ø. Lgd.

Zeegat van de Maas. Brielsche Gat. I Brielsche Gat er udlagt i 6 Fv. Vand en Stumpstønde Nr. 13 a, paa 51° 54' 42" N. Br. 4° 10' 30" Ø. Lgd., og i 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand en Spidstønde Nr. 5 a. 51° 54' 58" N. Br. 4° 10' 20" Ø. Lgd.

Schelde. Everingen og Pas van Terneuzen. Spidstønde E med Kegle i Everingen er inddragen, og Stumpstønde Nr. 12 med afkortet Kegle i Pas van Terneuzen er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 12 med Kegle. Den ligger i 25 Fod Vand, paa 51° 21' 3" N. Br. 3° 49' 19" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Jersey. St. Helier. Demie de Pas Rock. Paa Demie de Pas Rock er opført en rød Baake, mærket „Demie de Pas“, 20 Fod høj over Højvande. Fra Baaken skal vises et hvidt Fyr med Formærkelser. 49° 9' N. Br. 2° 6' V. Lgd.

England. Bristol Channel. Damperen „Den of Seaton“ er sunken i 15 Fv. Vand 1 Kml. inden for Fyrskibet „Breaksea“, 3 Kml. S. 35° V. fra Fyret paa Barry V.-Pier, og 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 33° Ø. fra Roospoint. En Vragtønde er udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. NNØ., og et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, $\frac{1}{2}$ Kbl. SSØ. for Vraget.

Frankrig. Sept Iles. I 1904 skal Sept Iles Fyr forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Tre-Blink, Blink 0₈ S., Mørke 2₂ S., Blink 0₃ S., Mørke 2₂ S., Blink 0₈ S., Mørke 8₂ S. Lysævnens: 21 Kml. Linseapparat. Flammens Højde bliver uforandret. Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og der tændes et midlertidigt Fyr, som viser hvidt Tre-Blink hver 25 S., Blink 1₅ S., Mørke 3₅ S., Blink 1₅ S., Mørke 3₅ S., Blink 1₅ S., Mørke 13₅ S. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Saint Malo. Rochebonne. Rochebonne røde, faste Fyr er nu forstærket.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Great Cranberry Island. Long Ledge. Den røde Stage med rød Tønde paa Long Ledge staa fra East Bunker Ledge Baake i S. 57° V. og fra Gilpatrick Ledge Stage i S. 44° Ø., 1 $\frac{1}{8}$ Kml.

Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet „Shovelful Shoal“ Nr. 3 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyret er uforandret. Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

Rhode Island. Narragansett Bay. Brenton Reef. Paa Brenton Reef røde Spidstønde Nr. 4 med Stage og Ballon er Stage og Topbetegnelse borttaget.

Delaware River. Reedy Island. En sort Klokketønde er i 19 Fod Vand udlagt V. for den gravede Rende i Delaware River ud for S.-Enden af Dæmningen fra Reedy Island S.-Ende.

Virginia. Chesapeake Bay. Følgende Beretning om en ualmindelig Refraktion, der er iagttaget af Lejtnant H. G. Stickney ombord paa „Texas“, viser, hvor ualmindelig Refraktion kan være ud for Kysten af Virginia.

Den 5te Maj 1904 om Natten paa 36° 4' 30" N. Br. 73° 27' 0" V. Lgd. saas samtidig de tre Fyr Cape Hatteras, Bodie Island og Currituck, og Skibets Plads blev bestemt ved Pejling af dem; Afstanden fra Cape Hatteras Fyr var 48 $\frac{1}{2}$ Kml.

Faa Minutter senere saas Cape Charles Fyr tydeligt og kendtes paa, at det blinkede sit Nr. 45. Afstanden var da 62 Kml.

Bodie Island og Currituck Fyr viste sig som flere Fyr lodret over hverandre, det øverste undertiden 200 à 300 Fod over det underste.

Før Solnedgang havde Bodie Island Fyrtaarn vist sig, som om det var flere Hundrede Fod højere, end det er, og Horisonten viste sig dobbelt, det ene Billede højt oppe i Luften.

Ved Solnedgang steg et Spejlbillede af Solen op fra Horisonten og smeltede efterhaanden sammen med Solen, hvorefter de atter skiltes, Solen gik ned, medens Spejlbilledet løftede sig højt op over Horisonten, hvor det efterhaanden forsvandt.

Føreren af Damperen „Rowanmore“ rapporterer, at han Kl. 8 om Aftenen samme Dag saa Fyr paa Kysten af Virginia, som under almindelige Forhold kun har en Synsvidde af 20 Kml., paa en Afstand af 45 Kml. Barometret stod da paa 30₂₂, Termometret ved det paa 58°, Luftens Temperatur var 56°; Vandets 58°; Vind SSV.; Styrke 1.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Tampa. Et rødt, fast Fyr er tændt paa en rød, firkantet, pyramideformet Baake, der staa i 13 Fod Vand ved Ø.-Siden af S.-Enden af

den gravede Rende til Tampa og Hillsboro River Munding. 27° 54' 14" N. Br. 82° 26' 20" V. Lgd.

Texas. Galveston Ø. Lystønden og Fløjtetønden, der afmærkede Vraget af Skonnerten „Margaret Ward“, c. 24 Kml. Ø. for Indløbet til Galveston, er inddraget.

Porto Rico V.-Kyst. Point Aguilá. 13 Fods Grunden 2 Kml. N. 52° V. fra Point Aguilá Yderende er omhyggeligt eftersøgt, uden at finde mindre Dybde end 23 Fod. Grunden er derfor udtaget af Kortene. 17° 58' 30" N. Br. 67° 14' 26" V. Lgd.

Smaa Antiller. Granada. St George. I St. George er Spiret paa Episcopal Kirke borttaget, Taarnet er hvidt. Scots Kirke har fire Spir.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Tierra del Fuego. Whaleboat Sound. Beagle Channel. Beagle Channel. En 2 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund, c. 3 Kbl. i Gennemsnit, ligger 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 80° Ø. fra Eastern Becasse Island. 54° 58' S. Br. 66° 59' V. Lgd.

Øen, der er angivet 1 Kml. N. 6° Ø. fra Snipe Island, findes ikke, men paa samme Sted ligger en 4 Fv. Grund. Grundene, der er angivet 2 $\frac{1}{2}$ og 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 75° Ø. fra Snipe Island, ligger nærmere til Øen, der er 7 Fv. paa dem. De to Grunde 2 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 9° V. fra Snipe Island findes ikke.

Whaleboat Sound. De to Grunde, der er angivet 2 og 3 Kml. VNV. fra Timbale Island Top, ligger 2 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 54° V. fra Toppen. En Tønde ligger ved deres SØ-Side. 54° 53' S. Br. 70° 19' V. Lgd. Mellem Timbal Island og Smaasøerne NNV. for dem er der et 4 Kbl. bredt Løb, og der er et Løb mellem disse Øer og O'Brien Island.

En 4 $\frac{3}{4}$ Fv. Grund ligger 1 $\frac{1}{4}$ Kml. S. 60° Ø. fra O'Brien Island S.-Pynt. 54° 56' S. Br. 70° 34' V. Lgd. Grundene som er angivet 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 88° Ø. og 1 Kml. S. 46° V. fra O'Brien Island S.-Pynt, findes ikke. En 4 $\frac{1}{4}$ Fv. Grund, Jimenez Shoal, ligger 3 Kml. N. 88° V. fra O'Brien Island V.-Pynt. 54° 51' S. Br. 70° 52' V. Lgd. En anden Grund ligger midt i Løbet, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 2° Ø. fra Jimenez Shoal. En Grund, ca. $\frac{2}{3}$ Kml. lang i N. og S. og $\frac{1}{3}$ Kml. bred, ligger 3 Kml. S. 3° V. fra Burnt Island V.-Ende. 54° 46' S. Br. 71° 23' V. Lgd.

Ved Camden Islands ligger en netop overflydt Klippe, Leon, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 43° V. fra Astrea Rock. 54° 36' S. Br. 72° 7' V. Lgd.

Chili. Corcovado Gulf. Chiloe. Laitec Fyr SØ. I Corcovado Gulf er følgende Grunde fundet: En 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 77° Ø. fra Laitec Fyr. Nogle Klipper, netop i Vandskorpen, 2 Kml. S. 85° Ø. fra samme Fyr. En 2 Fv. Grund 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 74° Ø. fra samme Fyr, og en 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund 4 Kbl. S. 45° V. fra den foregaaende. 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Pladen ligger 3 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 39° Ø. fra Fyret, eller c. $\frac{1}{2}$ Kml. NØ. for den i Kortet angivne Plads. En 4 $\frac{3}{4}$ Fv. Grund 12 $\frac{2}{3}$ Kbl. S. 24° V. fra Fyret. 2 $\frac{3}{4}$ Fv. Grunden, der i Kortet er angivet Ø. for denne, findes ikke. En 2 $\frac{1}{4}$ Fv. Grund 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 73° V. fra Fyret. Man maa under ingen Omstændigheder gaa mellem disse Grunde og Fyret, da Bunden er uren. Fyret ligger paa 43° 15' S. Br. 73° 33' V. Lgd.

Tocopilla. Vraget af Damperen „Clydesdale“ ligger sunket i 14 Fv. Vand paa Tocopilla Ankerplads, fra Jernbane Molehovedet i N. 8° V. 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. og fra Algodan Point i N. 58° Ø. En Mast er over Vandet. 22° 4' S. Br. 70° 12' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Faraman. I Faraman eller Camargue Fyr er Lysstyrken forøget, saa at Lysævnen nu er 29 Kml. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Italien. Fra den 1ste Juli 1904 forandres Stormvarselsignalerne paa Italiens Kyster og gives da om Dagen med sort Cylinder og Kegle, om Natten med to hvide og en rød Lanterne lodret for hinanden saaledes:

En Cylinder eller en rød Lanterne mellem to hvide betyder: Sandsynlighed for haard Kuling, uden Angivelse af Retningen.

En Kegle med Spidsen opad over en Cylinder eller en rød Lanterne over to hvide betyder: Sandsynlighed for haard Kuling fra de to N.-lige Kvadranter.

En Cylinder over en Kegle med Spidsen nedad eller en rød Lanterne under to hvide betyder: Sandsynlighed for haard Kuling fra de to S.-lige Kvadranter.

Napoli. Tidssignalet ved Inderenden af Molen S. Vincenzo gives ikke mere. Det skal gives fra Maschio Angioino.

Korsika. Porto Vecchio. I 1904 forstærkes Lysstyrken i Porto Vecchio Fyr, saa at Lysævnen for det hvide Blink bliver 32 Kml., for det hvide, faste Lys 20 Kml., for det røde Blink 24 Kml. og for det røde, faste Lys 16 Kml. Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og der tændes et midlertidigt fast Fyr, der viser hvidt Lys, und-

tagen over 14° over Grundene Pecorella, hvor Lyset er rødt. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Italiens Ø.-Kyst. Bari. Ved Bari Havn er S.-Molen nu 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. lang i NNØ. Dens Yderende ligger fra Fyret paa N.-Molen i S. 11° Ø., 2 Kbl. og fra Mellemmolens Yderende i N. 75° V.

Manfredonia. Ved Manfredonia forlænges Molen, saa at Hovedet ligger 2 $\frac{3}{4}$ Kbl. fra Fyrtaarnet. Det hvide, faste, elektriske Fyr paa Molen er 30 Alen inden for dens Yderende.

Rusland. Kherson Bay. Otchakov Kanal. Vraget, som laa sunket i Indløbet til Otchakov Kanal, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 77° V. fra Otchakov Point, har flyttet sig og ligger nu 2 Kml. S. 83° V. fra Otchakov Point. Masten er forsvunden, og Dybden over Vraget er 21 Fod. 46° 35' N. Br. 31° 30' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Cheribon. Rif van Tanah. Vraget af Damperen „Eugenie“ er bortdrevet fra Rif van Tanah, V. for Fyrskibet „Cheribon“, og ligger nu tarligt for Skibsfarten paa 6° 31' S. Br. 108° 43' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 9. Juni 1904. — Lodstaksterne. — Højesteretsdom. — Fra Sø og Land. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsfejrretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 25 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 $\frac{1}{2}$ Side eller derover 20 $\frac{0}{100}$ 30 $\frac{0}{100}$ 50 $\frac{0}{100}$
Mindre end $\frac{1}{2}$ Side 10 $\frac{0}{100}$ 20 $\frac{0}{100}$ 40 $\frac{0}{100}$

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Gamla Varfvet. J. E. Hübe, Göteborg

åtager sig reparationer och omkoppring af fartyg till här gällande billigaste priser.

Spiror och bjelkar på lager.

Telegramadress: „Gamla Varfvet“.

Rikstelefon 6016

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Juni 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.			72 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂
Danmark	66 ¹ / ₂ —	67 ¹ / ₄	67	67 ¹ / ₄
Norden	84 ¹ / ₂		84 ¹ / ₂	85
Kjøbenhavn			65 ¹ / ₄	65 ³ / ₄
Carl			68 ¹ / ₂	69
Dannebrog			74 ¹ / ₄	74 ³ / ₄
Skjold	49		48 ³ / ₄	49 ¹ / ₄
Urania			17 ¹ / ₄	18
Union			77 ¹ / ₄	78
Dampsk. af 1896			76 ¹ / ₂	77
Østasiatiske	91 ¹ / ₄ —	90 ³ / ₄ —91	90 ³ / ₄	91
Østersøen			84	86
Nordsøen			22	24 ¹ / ₂
Vesterhavet			97	102
Dansk-russisk Dampsk.			52	69
Cimbria			—	—
Gorm			—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...			—	—
Foren. Bugser-Selsk.	59		58	60
Inga			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk. af 88			98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.			—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.			—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats	97—	96 ³ / ₄	96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.			82 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.			86 ¹ / ₂	88
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..	93 ¹ / ₂		93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..			96 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.			86 ³ / ₄	87
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —	93		92 ¹ / ₄	93
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 —			89 ¹ / ₂	91
Aktier.				
Nationalbank			140	141
Privatbank	112 ³ / ₄ —	113	112 ³ / ₄	113
Landmandsbank			123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₂
Handelsbank			122	122 ¹ / ₂
Grundejerbank			110	110 ¹ / ₂
Burm. & Wain	98 ³ / ₄ —	99	98 ³ / ₄	99
Heisingørs Jærnsk.			97 ¹ / ₂	99
Sukkerfabr.	146 ¹ / ₂ —	— ¹ / ₄	146 ¹ / ₂	146 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	126 ³ / ₄		126 ³ / ₄	127

Vekselkurser d. 8. Juni 1904.

	avista Sælger.	0. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.15	18.12
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Juni 1904.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	90.90
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	100.90
5% Rumænske Stats	99.10
4% — — 1890	87.40

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

„Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 28,000, „Dannebrog“ 4,000 „Carl“ 10,000, „Skjold“ 6,000, „Dampskibss. 1896“ 4,000, „Østasiatisk Komp.“ 74,000, „Urania“ 2,000, „Danmark“ 24,000.

Møller & Rée.
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

LANDMANDSBANKEN

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



Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til

Formanden **Julius Gross,**

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. 1. Sal. C.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

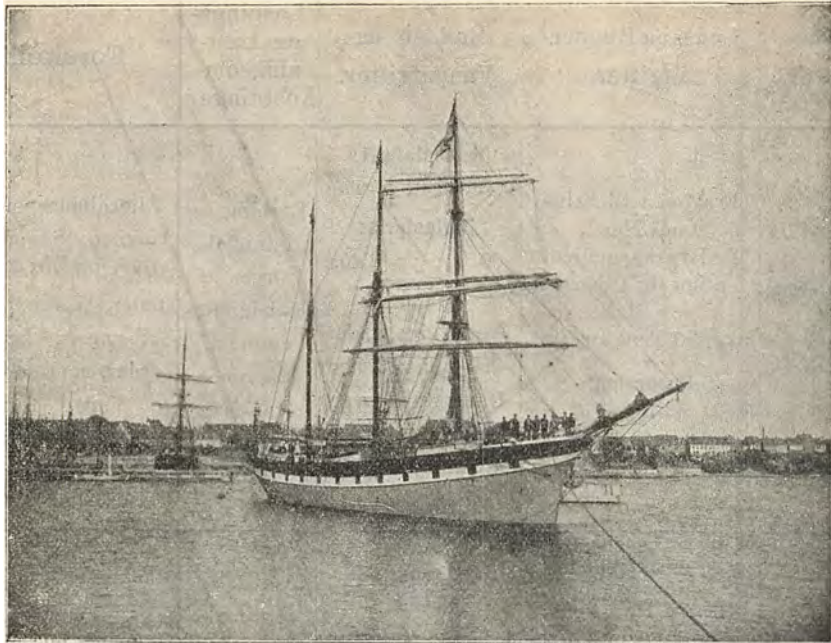
Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dyb-gaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Hav-nens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Esbjerg.	<p>Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde.</p> <p>Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.</p>	<p>Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.</p>	<p>Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.</p>	<p>Losning og Lastning besørges af hæværende Firmaer til faste Priser.</p>	<p>Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>
Hobro.	<p>Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.</p>	<p>Udføres billigt.</p>	<p>Havnebane, Kølhalsplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maa-ne-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter Overmer-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 kg , Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning ud-føres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav ef-ter faste Takster. La- vet staar un-der Havne-udvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhaler-havn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for min-dre Fartøjer, Maskin-værksted med tidssva-rende Maskiner, Skibs-smedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Af-gifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Hav-nen rundt, Kølhalings-plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



STAAL-SEJLSKIBE

bygges til „Veritas“ højeste Klasse. Størrelse indtil 1,000 Tons d. V., maaler fordelagtigt, sejler hurtigt, solid og tidssvarende Udstyrelse, billigere end af Egetræ.
Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri, Rønne.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 2. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis paa Bendix Hotel i Nykjøbing Mors. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden den 18. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1904.

P. B. V.

P. Rechnitzer
p. T. Formand.

Damperauktion.

De i Hamburgs Havn liggende Jerndampere

„Hamburg“, „Astronom“ og „Roland“

skal Tirsdag den 14. Juni d. A. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag gennem undertegnede sælges til højstbydende ved offentlig Auktion paa den herværende Børs Sal Nr. 4.

S/S „Hamburg“ er bygget hos Hunphrey & Pearson i Hull 1872, 785 Tons gross, 491 Tons Netto Register, laster 1000 Tons, 15' 2" Dybgaaende, 2 Dæk, 3 Luger, 210 Tons Vandballast, compound Maskine, Cylindere: 27" x 52", Slag 33", 500 ind. HK. 2 Stk. Kedler ny 1882, 65 Pd. Tryk, 9—10 Knob ved 11 Tons Kulforbrug, Dimensioner: 207' x 27' 8" x 15' 2", 8 Passagerer 1ste Klasse.

S/S „Astronom“ er bygget hos M. M. Samuelson & Co. i Hull 1863, 669 Tons gross, 403 Tons Netto Register, Klasse A 1 Engelsk Lloyd, 2 Dæk, 4 Luger, 4 Winscher og Donkeykedel, compound Maskine ny 1874, 108 HK., Cylindre: 26" x 48", Slag 30", 2 Kedler ny 1888, 75 Pd. Tryk, Fart 9—10 Mil, Kulforbrug 10 Tons, Dimensioner: 201' 4" x 28' 4" x 16' 5", 8 Passagerer 1ste Klasse.

S/S „Roland“ bygget i Shields 1855, 645 Tons gross, 362 Tons Netto Register, laster 600 Tons paa 16' 3" Dybgaaende, compound Maskine fra 1873, 105 HK., Cylindre: 26" x 48" Slag, ny Kedel 1884, Fart 9 Mil og 9 Tons Kulforbrug, Dimensioner: 187' 2" x 29' x 16' 3", 10 Passagerer 1ste Klasse.

Nærmere Oplysninger samt Planer og Inventarlistere faas ved Henvendelse til

Telegr.-Adr.:

Milberg — Hamburg.

Daniel Milberg

Admiralitätsstrasse 38 I, Hamburg.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL, „Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforsandlere Rabat.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Stephensen:

Sømandskab i Dampskibe

faas hos

Blankensteiners Eff.

Toldbodvej 48.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

35te Series

3die Trækning begynder Onsdag den 15de Juni 1904.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1000 Kr.	1 Gevinst paa 2000 Kr.	1 Gevinst paa 1000 Kr.
1 — „ 500 —	1 — „ 1000 —	1 — „ 500 —
1 — „ 300 —	1 — „ 600 —	1 — „ 300 —
8 — „ 250 —	8 — „ 500 —	8 — „ 250 —
55 — „ 100 —	55 — „ 200 —	55 — „ 100 —
85 — „ 50 —	85 — „ 100 —	85 — „ 50 —
120 — „ 25 —	120 — „ 50 —	120 — „ 25 —
132 — „ 12 —	132 — „ 15 —	132 — „ 12 —
1907 — „ 10 —	1907 — „ 10 —	1907 — „ 10 —

Paa et og samme Lod kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning.

Ialt: 7,200 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. 00 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udlæveres gratis.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Skib til Salg.

Jagt „Ida“, drægtig 25,90 Tons, laster 1130 Ctnr. d. w., godt udhalet med Sejl, løbende Tovværk og øvrige Inventar, er billig til Salg. Reflekterende bedes henvende sig til fhv. Skipper C. W. Rasmussen, Fejø.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, København.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

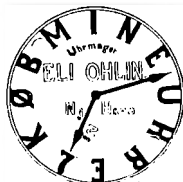
Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine- og
Steuere,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brilller samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.



Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } Skræderi og
fuldstændig } Herreekviperiing.

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekviperiing.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.

Normal Underbeklædning,
prima Varer.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Juni 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Kronometer.

Paa Grund af Skibssalg er
et udmærket godt Kronometer
til Salg. Henvendelse til Herr
Lauritz Kirkeby, 26 Laxegade,
eller Leonh. Tang, 35 Havnegade.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

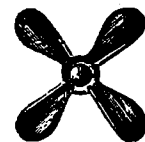
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappell.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere,

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Indsamlingen til

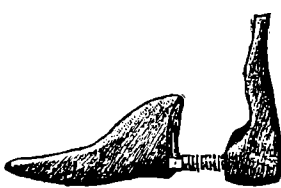
Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.



Enhver bør anvende min amerikanske Støvleblok „MONOPOL“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

 Er „Moss-Rose“-Tobakken ^{egte,} ^{skal} hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og ^{paatrykt selve Omlagspapiret.}

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Læge H. C. Lund.

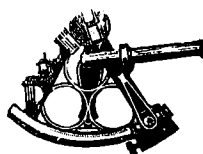
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Preister, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvgværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Skandinavisk **Gigt-Undervest**

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaletræs-Papir. Forhindrer Blæst og Kaldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Andefalinger haves.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.



A. S. Motorfabrikken „Chic“, Hillerød bygger **Benzin-Baad-Motorer** som eneste Specialitet.

Udstilling Ny Veatergade 18 Kjøbenhavn



Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 16. Juni 1904.

I „Neue Hamburgische Börsehalle“ læses: Reders Ansvar i Hønhold til Fragtkontrakten. Det af Handelskamrene i Bremen, Hamburg og Lübeck udsendte Skrift angaaende Rederens Ansvar efter Fragtkontrakten har givet Anledning til en Forespørgsel hos den engelske, franske, østrig-ungarske og belgiske Regering, om hvorvidt vedkommende Regeringer maatte være tilbøjelige til at forhandle om internationale Overenskomster, sigtende til at udelukke Muligheden af at Rederne kan fraskrive sig det dem efter Loven paa hvilende Ansvar efter Fragtkontrakten.

Østrig-Ungarn skal have erklæret sig villig til saadanne Forhandlinger. Frankrig skal ganske vist have anerkendt Nyttens af en international Overenskomst, men skal, i Overensstemmelse med den belgiske Regering, have forment, at man først og fremmest burde tage op til Behandling Spørgsmaalet om Ensartethed i Behandling af Erstatninger ved Kollisioner og af Bjærgningssager. England skal ikke have erklæret sig villig til at tiltræde nogen Ordning af denne Sag*). Board of Trade er af den Anskuelse, at Opfattelserne af denne Sag i England er saa forskellige, at en Forstaaelse vanskelig kan opnaas.

Med Skibsmægler Ulrik Holm, der afgik ved Døden d. 10. ds., er en i vor Søfarts- og Handelsverden meget kendt Mand gaaet bort. Den Afdøde var oprindelig ansat i Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe her i Byen, i hvilket han var uddannet. I 1878 oprettede han derefter i Forening med Skibsmægler Wonsild Firmaet Holm & Wonsild, som særlig ved hans Arbejde kom til at indtage en fremskudt og anset Plads blandt Hovedstadens Mæglerfirmaer. Det var særlig Trælastforretningen, Firmaet virkede i, og det drev denne op til et betydeligt Omfang. Den Afdøde var anset som en dygtig og kyndig Forretningsmand, og han var tillige en Mand med mangeartede Interesser, særlig paa alle merkantile Omraader. Han arbejdede i sin Tid energisk for Anlægget af Københavns Frihavn og for Udviklingen af vore oversøiske Forbindelser. I de senere Aar deltog han ikke saa meget i den offentlige Debat som tidligere, og ved indeværende Aars Begyndelse udtraadte han af Firmaet Holm & Wonsild, i hvis Ledelse han da havde siddet i over 25 Aar.

„Dansk Søfartstidende“ skylder den Afdøde Tak for den Interesse, hvormed han i sin Tid medvirkede ved Bladets Oprettelse, og for en Række kyndige Artikler om forskellige Søfarts- og Handelsspørgsmaal.

I engelske Søfartskredse har for nylig en Sag vakt Opsigt, der drejer sig om Nægtelsen af et Certifikat for Personbefordring fra „Board of Trade“ for en ny Turbinedamper. Damperen var „Princess Maud“, bygget hos Denny and Brothers, Dumbarton, og bestemt til Fart paa den irske Kanal. „Board of Trade“s Tilsynshavende havde forlangt, at Turbine-Kondensatorerne skulde underkastes en særlig Undersøgelse for at faa fastslaaet, om de kunde taale et hydraulisk Tryk af 30 lbs, og endvidere at nogle Forholdsregler til Forøgelse af Styrken skulde tages. Værftet nægtede at gøre dette og appellerede, da Udstedelsen af Certifikatet blev nægtet, til „Court of Survey“, som kom til det Resultat, at Nægtelsen af Certifikatet var uretfærdig. Retten føjede til Dommen en længere Begrundelse, i hvilken det navnlig blev fremhævet, at Stridspunktet ikke var opstaaet af saglige Grunde, men ved Formen, hvori „Board of Trade“ havde stillet sine Fordringer, en Form, som Værftet ansaa for at være et skadeligt Præcedens, hvis det gav efter. Endvidere mente Retten, at „Board of Trade“ heller

ikke kunde fordre, blot fordi det her drejede sig om Turbiner, at en Prøve skulde finde Sted, som endnu aldrig var forlangt. Det vilde føre for vidt her at komme ind paa Rettens lange Forhandlinger, der vel har Interesse for Teknikere, men for Turbinespørgsmaalet i Almindelighed er uden Betydning.

Nogle ny Lossebetingelser, der netop er indført i Riga, vil sandsynligvis medføre mange Ubehageligheder for Skibsrederne. Købmændene i Riga er nemlig blevet enige om og forsøger nu at indføre følgende:

Naar et Skib ved Ankomsten til Bolderaa beordres til Riga, skal det der losse Ladningen paa et Sted, hvor det sikkert kan ligge flot, og paa det Sted, som anvises af Lastemodtageren i Overensstemmelse med der gældende Sædvane etc.

Dampskibet skal losse saa hurtigt, som det kan levere i Overensstemmelse med „Custom of the port“ paa Lossepladsen, men dog ikke mindre end 300 Tons pr. Dag (Søn- og Helligdage undtagne), saafremt Vejret tillader Losning. Modtagerne har Ret til at benytte deres egne Folk til Losning efter de almindelige Bestemmelser, men Betalingen maa ikke overstige 23 Kopek pr. Ton. De har Ret til fri Benyttelse af Dampskibets Dampspil og det dertil hørende Mandskab samt Redskaber.

Til Modtagerne af Ladningen paa den Losseplads, hvortil Skibet adresseres, betaler Skibet den i Riga almindelige Adressekommission. Dersom Kaptajnen ved Skibets Ankomst til Bolderaa undlader at anmelde, at Skibet er adresseret til — I L. — bliver der fratrukket 1/ pr. Ton af Fragten.

Klausulen om, at Modtagerne skal have frit Valg til at benytte egne Folk til Losning, er blevet modtaget med udpræget Modstand hos de britiske Redere og Kulafskibere; men da Rigas Købmænd har vedtaget disse Bestemmelser enstemmigt, er der ikke andet for, end at Rederne maa søge Kompensation i højere Fragt til denne Plads.

(Shipp. Gaz.)

Sømandsbiblioteket for Danmark kan i Følge den nylig udsendte Aarsberetning se tilbage paa en tilfredsstillende Virksomhed i det forløbne Aar. Ved Udgangen af April Maaned talte det 7,700 Bind, idet det sidste Aar har bragt en Tilgang af 1,600 Bind. Nu i Foraaret har Efterspørgslen efter Bøger været særlig stærk, og en Del synes at tyde paa, at hele Bevægelsen har den Tilslutning blandt vore Søfolk, som er nødvendig, for at den skal kunne trives. Sømandsbiblioteket, som har sit Sæde i Odense, modtager med Glæde Bidrag i Penge eller gode Bøger — en Betingelse, hvis Fortolkning forekommer os at kunne give Anledning til Misforstaaelse.

Yderligere skal vi kun tilføje, at Biblioteket i flere Henseender, ikke mindst i rent økonomisk, har været i jævn Fremgang; der er udsendt 260 Bogkasser (10 følger i Løbet af Sommeren), deraf i Dampskibe 70 Kasser, i Sejlskibe paa Langfart 57, i Sejlskibe paa Nord- og Østersøen 122 og i Fyrskibe 11 Kasser. Endelig er der efter Anmodning sendt Bøger til de færingske Fiskerfartøjer, der fisker under Island.

Cunard Linjen har, i Følge R. B., besluttet at nedsætte Billetpreisen for tredje Klasses Passagerer fra Liverpool til New York eller Boston til 3 £ med Damperne „Campania“ og „Lucania“, til 55 sh. med Damperne „Umbria“ og „Etruria“ og til 50 sh. med Damperne „Carpathia“ og „Aurania“. For Rejsen fra Hamburg, Bremen eller Rotterdam til New York eller Boston nedsættes Prisen til 3 £. Skandinaviske Billetter, der forud-

*) Fremhævet af N. H. B.

betales, fastsættes til 18 Dollars, og engelske forudbetalte Billetter koster 15 Dollars.

Den britiske Generalkonsul i St. Petersborg har indberettet til Udenrigsministeriet i London, at den russiske Marineminister har forbudt Handelsskibe at gaa ind i Kronstadts Mellemhavn, der nu udelukkende er forbeholdt russiske Krigsskibe. Konsulen tilføjer, at der er Grund til at vente, at de mange Dampere, der antages at ville komme til Kronstadt i Juni og Juli Maaned, vil blive en Del forsinkede i Kronstadt, eftersom Handelshavnen kun kan rumme 20 til 30 Skibe.

Fra 1. Juli 1904 træder, i Følge „Norges Sjøfartst.“, følgende Bestemmelser om Forhyringsforhold i Kraft i de forenede Stater:

Hvis nogen Person forlanger eller modtager, enten direkte eller indirekte, fra en Sømand eller anden Person, der søger Hyre som Sømand, eller fra nogen paa deres Vegne, Vederlag af nogen Slags, skal han for hvert saadant Tilfælde dømmes skyldig og sættes i Fængsel indtil seks Maaneder eller idømmes en Mulkt af indtil fem Hundrede Dollars.

Det er ligeledes forbudt fra ovennævnte Tidspunkt at betale Forskud paa Hyre til nogen Sømand eller nogen anden paa hans Vegne.

Den, der udbetaler saadant Forskud, kan tiltales og straffes med en Bøde af ikke mindre end fire Gange det udbetalte Beløb, eller med Fængsel indtil seks Maaneder efter Rettens Dom; ligeledes er Kaptajnen eller Rederiet forpligtet til atter at udbetale et saadant betalt Forskud til en Sømand, naar dette er optjent.

Fhv. Skibsfører Aleksander Julius Mathiesen er afgaaet ved Døden her i Byen i en Alder af over 70 Aar. Den Afdøde, der var meget anset og afholdt, var Medlem af det herværende Bogserselskabs Bestyrelse og har tidligere i flere Aar haft Sæde i Bestyrelsen for den almindelige danske Skibsførerforening.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling afholdes, som bekendt, Lørdagen d. 2. Juli i Nykjøbing, Mors. I den Anledning anmoder Kredsformanden for Thyland og Mors, Hr. Havnefoged A. P. Rasmussen i Nykjøbing M., os om at opfordre de af Foreningens Medlemmer, der agter at deltage i Generalforsamlingen, til forud til ham at anmelde deres Deltagelse og saa vidt mulig Tiden for deres Ankomst.

Moderne Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

I „Nationaltidendes“ Søfartstidende for den 10. Juni har Hr. Kaptajn Clausen offentliggjort et Svar til os, som virkelig sætter os i nogen Forlegenhed, idet det tvinger os til at søge at belære Hr. Kaptajnen om de fysiske Grundsætninger, som ligger til Grund for Konstruktionen af hans eget Apparat.

Vi skal efter Ævne bestræbe os for at gøre dette paa en letfattelig Maade.

Hr. Kaptajn Clausen skriver i sit Indlæg bl. a. følgende:

„Jeg skal tillade mig rent sagligt at fremdrage nogle formentlige Fejl ved de anstillede Forsøg samt rette flere urigtige Paastande.

Ved Laboratorieforsøgene er der, saa vidt det kan ses:

- 1) ikke taget Hensyn til Havvandets Saltholdighed,
- 2) benyttet Vægtbestemmelser til Maaling af Vædskehøjder i ikke helt kalibriske Rør,
- 3) først foretaget Vejninger lang Tid efter Trykprøvernes Anstillelse.

Ved Justeringen af Kontroltrykdemaaleren tages derimod alle Omstændighederne under Lodning saa vidt muligt med i Betragtning, og dette gælder ogsaa for Luftopsugningens Vedkommende, saaledes som mange forlængst anstillede Prøver har godtgjort.

Forskellig Temperatur af Luft og Vand kan vel nok i Praksis influere lidt paa Visningerne, men dog kun paa første Lodskud i en fortsat Række af saadanne.“

ad 1. Det store Flertal af vore Forsøg er anstillede med løse Rør. Ved disse bestemmes Trykket direkte i Atmosfæren ligesom ved Kvægsølvtrykmaaleren, og det bliver for Sammenligningen ganske ligegyldigt, om man bagefter omregner Trykket til Favne af Saltvand eller Ferskvand. Ved de Sammenligninger, vi har anstillet mellem de færdige Apparater og Kvægsølvtrykmaaleren, spiller det derimod en vis, ringe Rolle, om der regnes med Ferskvand eller med Saltvand. Da vi imidlertid ikke kunde vide, hvilken Temperatur og Saltholdighed Apparaterne var justerede for, og vi i hvert Fald vilde undgaa at være uretfærdig imod dem, saa valgte vi at omregne Kvægsølvmaalerens Tryk til Ferskvand af 4° C. Omregnes det til normalt Oceanvand af samme Temperatur, vil Fejlvisningerne paa Clausens Apparat i vor sidst anførte Forsøgsrække findes c. 1 Favne større for hver 50 Favnes Dybde.

ad 2. Denne Indvending af Hr. Kaptajn Clausen beror vistnok paa flere Misforstaaelser. Vi maa for at opklare dem gaa tilbage til det elementære: Naar Dybde- maaleren udsættes for Vandets Tryk, drives Luften i den over i Maalerøret og sammenpresses der. Det Rumfang, som den tilsidst indtager, er et Maal for Dybden eller rettere vilde være det, hvis der ingen Absorption foregik. Dette Rumfang er det, som det drejer sig om at bestemme, og det er tydeligt nok lig med Forskellen mellem Maalerørets totale Rumfang og Rumfanget af det indtrængte Vand. Saa vel Maalerørets totale Rumfang som Rumfanget af det indtrængte Vand har vi bestemt ved Vejning, hvilket er den eneste fuldt nøjagtige Maade at bestemme Rumfang paa. Vædskehøjder i ikke helt kalibriske Rør har vi aldrig tænkt paa at bestemme hverken ved Vejning eller paa anden Maade; de kommer os ikke ved, Rørene kunde for vor Skyld have lige saa uregelmæssige Former som vor egen Kvægsølvtrykmaaler. Hvis imidlertid Hr. Kaptajn Clausen mener, hvad der faktisk ligger i hans Ord, at det er Vædskehøjderne, som det gælder om at faa bestemt, hvad enten Rørene er kalibriske eller ikke, saa har han ikke forstaaet Principet i sin egen Dybdemaaler.

ad 3. Hvis vi havde bestemt Rumfangene af vore Rør i tør Tilstand, nedsænket dem i tør Tilstand og ikke vejte dem før efter en Dags Forløb, naar det Vand, der bliver hængende paa Rørenes Inderside, var drevet fuldstændig af, saa vilde det være den eksakttest mulige Maade at anstille Forsøgene paa. Rørenes Rumfang i tør Tilstand kan ikke forandre sig, og Vægten af et

Rumfang Vand, der ikke har Lejlighed til at fordampe, er ogsaa en meget konstant Størrelse, og vi forstaa derfor ikke, hvad Hr. Kaptajnen i Grunden mener, at der skulde ske, hvis man opsatte Vejningerne endog meget længe. I Virkeligheden har vi imidlertid altid foretaget vore Vejninger nøjagtig 15 Minutter efter hvert Forsøg. idet vi ved en Række foreløbige Prøver havde faaet fastslaaet, at vi ogsaa ved denne afkortede Metode kunde opnaa særdeles nøjagtige Resultater.

Hr. Kaptajn Clausen kan saaledes med Hensyn til den eksperimentelle og videnskabelige Side af vore Forsøg ganske slaa sig til Ro — den Ting er i den fornødne Orden — for øvrigt vil der efter Opfordring af Redaktionen af „Fysisk Tidsskrift“ senere fremkomme en mere detaljeret Redegørelse for denne Side af Sagen i det nævnte Tidsskrift, til hvilket vi derfor skal henvide dem, der maatte ønske at undersøge vore Forsøgsmetoder nøjere.

Hvad angaar den meget omtalte Luftabsorption, da maa vi stadig hævde, at den og navnlig dens Afhængighed af den herskende Vandtemperatur er et eftervist Faktum, som man ikke, som Hr. Kaptajnen synes at mene, kan komme udenom blot ved at stikke Hovedet i en Busk — thi hvad andet er det vel Hr. Kaptajn Clausen gør, naar han erklærer, at der ved Justeringen af Loddeapparaterne saa vidt muligt tages Hensyn til „alle Omstændighederne under Lodning“, ogsaa Luftpugningen — og for øvrigt lader hele Fænomenet upaaagtet. Tilvisse er Luftabsorptionen i al Almindelighed, som Hr. Kaptajnen selv siger andet Steds i sin Artikel, et gammelkendt Fænomen, men hvorfor er da Hr. Kaptajn Clausen ikke den Gang, da han konstruerede sit Loddeapparat, gaaet det lille Skridt videre, selv at lære at kende det eller rettere forstaa det. Og at Hr. Kaptajnen ikke har gjort sig denne Ulejlighed, har vi unægtelig længe forinden Offentliggørelsen af hans sidste Indlæg haft fuld Vished for. Hr. Kaptajnen overværede nemlig Tirsdag d. 10. Novbr i Fjor efter Indbydelse et af vore Forsøg paa Søminekorpsets Værksteder og demonstrerede efter dettes Slutning, at Absorptionens Indflydelse ikke kunde spille nogen Rolle (!). Hr. Kaptajnens Ræsonnement var følgende: „Da Apparatet er justeret ved Forsøg, er det uden Betydning, at det indtrængende Vand muligvis opsuger en Del af den til Stede værende Luftmængde, thi dette er der jo netop korrigeret for; Mulighed for Fejl vil først indtræde, hvis Vandet nemt kunde afgive den opsugede Luft, idet her ved Vandhøjden vilde synke, og Apparatet følgerlig vise en forkeret Dybde“. Ved ihærdig at ryste den Dybdemaaler, der lige blev taget op af Vandopsamlere, lykkedes det imidlertid ikke for Hr. Kaptajnen at bringe Vandsøjlerne til at synke og hermed var altsaa, efter hans Mening, Beviset ført*).

Efter en fornyet Paastand om, at „Kontrol“dybdemaalerens Angivelser altid vil „være fuldt tilfredsstillende for den praktiske Navigation, forudsat naturligvis at Instrumentet er i Orden og benyttes paa rigtig Maade“ — en Paastand, der er tilstrækkelig gendrevet ved Navigationslærer Funders her i Bladet meddelte Forsøg — fortsætter Hr. Kaptajn Clausen:

„I Anledning af Paastanden om, at Lord Kelvin har udtænkt Brugen af det U-formede Rør og Anvendelsen af Udtrykket original for „Gaugen“ i Modsætning til Kontrol-dybdemaaleren, kunde det vistnok have sin Interesse at se, hvad den berømte Videnskabsmand selv udtaler herom: „I am aware that navigational sounding-gauges have before the date of my present Patent been constructed so, that the pressure of the water being sounded compresses the air in the gauge, and a quantity of water in proportion to the

*) For alle Tilfældes Skyld vil det maaske være rigtigst at gøre opmærksom paa, at en given Vandmængde overhovedet ikke forandrer sit Rumfang derved, at den optager eller afgiver Luft, hvad man maaske lettest kan overbevise sig om ved Hjælp af en Flaske Sodavand.

depth to which the gauge descends is by this means caused to flow into and remain in a tube or vessel, and forms the means of ascertaining the extent to which the air in the gauge has been compressed and consequently the depth, to which the gauge has descended — — —“

Mon ikke herefter Kontrol-dybdemaaleren skulde være mindst lige saa original som Gaugen, da den foruden adskillige Afvigelser derfra i Konstruktionen endvidere er Udtryk for en ganske ny Tanke, som ikke findes ved nogen anden Dybdemaaler, nemlig Kontrollen.“

Vi maa indrømme, at disse tidligere Apparater ikke i Detaljer er os bekendt, og at Principet med de U-formede Rør altsaa muligvis er endnu ældre, end vi troede, saa at heller ikke „gaugen“ kan betragtes som original, men dette kan dog kun medføre, at Kaptajn Clausens Dybdemaaler bliver Efterligning i 2den Potens.

Ganske ny er hos Kaptajn Clausen, som han selv siger, kun Kontrollen, men desværre er jo denne originale Tanke ikke ganske rigtig og som Følge deraf farlig. Kontrol bliver der nemlig kun, hvis de to Rør paavirkes forskelligt af de til Stede værende Fejlkilder, men alle kendte Fejlkilder med Undtagelse af én (Utæthed) vil paavirke begge Rør i Kaptajn Clausens Loddeapparat paa ensartet Maade. Naar de to Rør viser ens, er der vel ikke Tvivl om, at dette i Reglen vil bibringe Navigatøren en høj Grad af Tillid til, at det tagne Lodskud er rigtigt, men det fremgaar af Hr. Funders praktiske saa vel som af vore mere teoretiske Forsøg, at det ingenlunde behøver at være det, og den letkøbte Kontrol rummer saaledes en Fare, som der paa det bestemteste maa advares imod.

Kaptajn Clausen fortsætter:

„Angaaende Kaptajn Rungs Bathometer skal jeg kortelig oplyse, at den største Ulempe (blandt flere andre) ved dette Instrument er den, at der hyppigt under Lodning trænger Vand ind i Luftkamret, hvilket kan foraarsage store og springende Fejlvisninger.

Efter at dette var godtgjort, blandt andet under Opmaalingen i vore Farvande, arbejdede Kaptajn Rung og jeg i al Venskabelighed sammen gennem flere Aar paa at finde Midler mod nævnte Vandindtrængning; men da vore Arbejder i saa Henseende ikke lykkedes, konstruerede jeg Kontrol-dybdemaaleren for i al Fald foreløbig at komme ud over Vanskelighederne“.

Dette bekræfter den i vor sidste Artikel udtalte Formodning om, at Manglerne ved Rungs Bathometer er af rent teknisk Natur. De maa følgerlig kunne afhjælpes, naar et tilstrækkeligt Maal af teknisk Snille anvendes paa det, selv om det endnu ikke er lykkedes. De principielle Mangler ved Lord Kelvins „gauge“, Kaptajn Clausens „Kontrol“dybdemaaler og alle Apparater efter det samme Princip kan derimod under ingen Omstændigheder overvindes. Kun paa mindre Dybder (indtil 50 Favne) kan deres Angivelser blive saa paalidelige, at de er tilstrækkelige for praktiske Formaal.

Endnu skal vi blot medtage følgende karakteristiske Stykke af Hr. Kaptajn Clausens Artikel:

„Efter at have fremsat de tidligere her i Bladet optagne Kendsgerninger og givet ovenstaaende Oplysninger betragter jeg den foreliggende Debat som afsluttet for mit Vedkommende, og formoder jeg ogsaa, at de temmelig overilede Angreb paa Kontrol-dybdemaaleren herefter vil ophøre, da i modsat Tilfælde enhver sagkyndig maa faa det bestemte Indtryk, at de er fremkomne med andre Formaal for Øje end Søfartens Vel, og jeg for min Part vil helst tro, at Luftabsorptionsforsøgene samt deres Offentliggørelse (endog i Særtryk!) kun skyldes faglige Hensyn.“

De paakaldte Sagkyndige vil vistnok forstaa, at vi efter Hr. Kaptajnens Oplysninger ikke mere kan betragte ham som Autoritet paa det omdebatterede Omraade eller

overhovedet tillægge hans Anskuelser om de fysiske Principer nogen videre Vægt. Da vi imidlertid véd, hvilket Indtryk autoritetsmæssige Paastande og „Oplysninger“ fra Folk, der i Følge deres Stilling burde være „særdeles sagkyndige“, kan gøre, og hvilken Skade de kan afstedkomme, betragter vi for vor Part ikke Diskussionen som afsluttet, men vil være rede til at opklare alle de Misforstaaelser, der endnu maatte fremkomme.

August Krogh,
Dr. phil.

Emil Krogh,
Navigationslærer.

Hammerens Signalstation.

Vi har modtaget følgende:

Igen Hammerens Signalstation! Ovennævnte Sted er betegnet som Signalstation, men virker langt fra tilfredsstillende, at dømme efter de hyppige Klager, som fremkommer. Hvorfor kan den ikke blive betjent som vore nordlige Stationer, der altid straks besvarer Signaler fra Skibene? Der kan maaske dertil svares, at den ikke er af saa stor Betydning som disse; men det er dog ærgerligt, naar man holder ud af Kurs og derved spilder Tid for at signalere, at Signalet saa ikke bliver besvaret.

Naar Skibet skal have Forbindelse med Kjøbenhavn ved Forbisejling, er det altid af Interesse for Rederiet at vide, naar Hammeren passerer, da det saa temmelig nær kan beregnes, naar Skibet kan være ved Kjøbenhavn, og derved ofte Ophold undgaas.

Lørdag d. 11. Juni Kl. 6 Em. passeredes Hammeren i knapt 5 Kmls. Afstand, Vinden VSV. med fint, klart Vejr; Signaler for Skibets Navn samt om at telegrafere til Rederiet hejstes et Kvarter før 6 og holdtes oppe til et Kvarter over 6, uden at de blev besvarede fra Stationen. Signalerne vilde med Lethed kunne aflæses fra Stationen; dette bemærkes kun, fordi der maaske vil blive sagt, at Afstanden var for stor. Meningen kan dog ikke være, at Skibene skal gaa tæt under Land og ved Dampfløjtesignal gøre opmærksom paa, at Signal er hejst.

Dersom „Dansk Søfartstidende“, som saa ofte før velvilligst har aabnet sine Spalter for Klagesuk fra dette Hjørne, kunde hjælpe til at faa disse uheldige Forhold afhjulpet, vilde det vist glæde mange foruden

N. L. Nielsen,
Fører af S/S „Gallia“.

Amerikansk Dom i en Søassurancesag.

The United States Circuit Court har nylig afsagt en Dom, der uden just at have direkte Interesse for andre Lande, dog mulig paa Grund af de under Sagen fremkomne almindelige Betragtninger kan have nogen Interesse, hvorfor vi, til Dels efter „Sh. Gaz.“, optager følgende: Det Spørgsmaal, som Domstolen skulde afgøre, var dette: Naar et Skib, der ved Sammenstød har faaet en saa stor Skade, at det synker, er blevet abandonneret til Assurandørerne, og disse har udbetalt Forsikringssummen for Totalforlis, men der senere af den skadegørende ydes en Erstatning, der overstiger Forsikringssummen, hvem er da berettiget til det, hvorved Erstatningen overstiger Forsikringssummen, den forsikrede eller Assurandørerne?

I den paagældende Sag var Damperen Grand Traverse forsikret i forskellige Selskaber for i alt \$ 25,000, hvortil Værdien var takseret i alle Policerne. Damperen gik under efter et Sammenstød med S/S Livingstone, og blev derefter abandonneret til Assurandørerne. Disse udbetalte derefter hele Forsikringssummen og modtog en Salgsnota.

Imidlertid gjorde Rederiet, der mente, at Damperen var dem mere værd end \$ 25,000, Ansvar gældende mod det paasejlende Skib og fik i Erstatning udbetalt af dette \$ 37,500. Retssagen om denne Erstatning blev ført til Trods for Modstand fra Assurandørerne, der som Assurandører ogsaa af „Livingstone“ ingen Interesse havde i at faa denne dømt. Efter at Rederiet for „Grand Traverse“ havde faaet de 37,500 \$, betalte de heraf \$ 25,000 til Assurandørerne, men hævdede at Rederiet havde Ret til at beholde de 12,500 \$, da det skulde have hele sit Tab dækket.

Assurandørerne hævdede, at Beløbet med Rette tilkom dem, da alle Ejerens Rettigheder var gaaet over paa dem, da de udbetalte den fulde Forsikringssum.

Ved Abandon og Udbetaling af den hele Forsikringssum overføres der til Assurandørerne alle af Ejendomsretten flydende Rettigheder i det mindste op til den Værdi, de har betalt; men er denne sidste Begrænsning rigtig og nødvendig, gaar ikke Assurandørerne i slige Tilfælde fuldstændig ind i Ejerens Rettigheder?

En engelsk Dom har nærmest afgjort Spørgsmaalet derhen, at Assurandørerne træder fuldstændig ind i Ejerens Rettigheder. Det drejede sig her om en Assurancesum af £ 6,000, der udbetaltes, medens Værdien af Skibet under Sammenstødsagen sattes til £ 9,000, hvoraf der i Erstatning opnaaedes £ 4,500, hvilket Beløb helt og holdent tilkendtes Assurandørerne, der havde betalt Forsikringssummen, og Dommeren udtalte i denne Sag følgende:

Ligesom Assurandørerne vilde være berettigede til Skibet, hvis det kunde gives tilbage som Skib, saaledes er de ogsaa berettigede til det, der repræsenterer Skibet i Form af Erstatning ydet af en skadegørende Tredjemand.

I Overensstemmelse med det i denne Dom indeholdte Princip havde den amerikanske Underret i „Grand Traverse“ Sagen tillagt Assurandørerne det Beløb, hvormed Erstatningen oversteg Forsikringssummen, men den amerikanske Appelret omstødte denne Afgørelse og tillagde den forsikrede det nævnte Beløb. Retten udtalte, at Situationen før Sammenstødet saa vidt mulig burde oprettholdes, men dette kunde kun ske ved, at den forsikrede fik det Beløb, hvormed Erstatningen oversteg Forsikringssummen, thi i saa Fald fik Assurandørerne deres udbetalte Forsikringssum tilbage, og den forsikrede fik Værdien af sit Skib, ingen led Tab, og ingen lukrerede paa en andens Bekostning.

„Shipping Gazette“ udtaler efter at have givet ovenstaaende Fremstilling af Sagen: Det er blevet sagt, at den eneste Grund til Reglen om Assurandørernes Indtræden i Rettighederne er, at man vil forhindre den forsikrede fra at faa mere end fuld Dækning for sit Tab, men det kan lige saa godt hævdes, at Grunden er, at man netop vil sikre Assurandørerne alle Ejerens Rettigheder, hvilke denne overgiver til dem mod at faa den fulde Værdi af Skibet eller det, som han og Assurandørerne er blevet enige om at betragte som den fulde Værdi. Det er et vanskeligt Spørgsmaal, som Englands højere Retter vel nok en skøn Dag vil komme til at beskæftige sig med.

Det syntes iøvrigt, som „Sh. Gaz.“ nærmest hælder til den Opfattelse, som er gjort gældende af den amerikanske Appelret, at det paagældende overskydende Beløb bør tilkomme den forsikrede, og dette kan jo ogsaa i det nærværende Tilfælde være ret og billigt, om det end kan synes at staa i Modstrid med tidligere engelsk Praksis og Teori, saaledes som disse t. Eks. fremtræder

i „Manley Hopkins Handbook of average“; her pointeres det bestemt, at en af Assurandøren antagen Åbandonerklæring er uigenkaldelig overfor ham, og at han efter en saadan staar i den forsikredes Sted; skulde en uventet Begivenhed forbedre den afstaaede Genstands Stilling, er det Assurandøren, der nyder hele Fordelen ved en saadan Forbedring.

I den danske Søassurance Konvention af 2. April 1850 hedder det i § 177, at Afstaaelse skal være ubetinget og uigenkaldelig, og at den forsikrede, hvis den afstaaede Genstand skulde komme til Stede, blive frigiven eller paa anden Maade frelst, ingen Ret har med Hensyn til saadan Genstand. I § 178 hedder det, at naar Forsikringsgodtgørelsen udbetales, kan Forsikreren fordræ, at alle til den afstaaede Genstand hørende Dokumenter i behørig Orden overdrages ham.

Lignende Regler findes i Udkastet til internationale Søforsikringsregler: Glasgow Marine Insurance Rules Nr. 12. Naar Udfaldet af den amerikanske Appelrets Dom i nærværende Tilfælde, til Trods for den tilsyneladende Modstrid med Reglerne om Afstaaelsens Endelighed og Uigenkaldelighed, alligevel forekommer retfærdig, er det paa Grund af de særlige Omstændigheder ved dette Tilfælde, nemlig det, at det var den forsikrede, der til Trods for Assurandørernes Modstand anlagde Sag, hvorved et Beløb opnaaedes, der oversteg Forsikringssummen. Hvorledes den forsikrede efter at have afstaaet Skibet kunde anlægge den omtalte Sag imod den skadegørende, staar ikke ganske klart, men Appelretten er gaaet ud fra, at Assurandørerne, som ikke ønskede Sag anlagt, heller ikke skulde lukrere ved denne Sags gode Resultat, og at disse, der fik fuld Dækning for den af dem i sin Tid udbetalte Forsikringssum, ikke havde Krav paa mere.

Fragtmarkedet.

Til Trods for at der gennemgaaende har været fragtet mere livligt i den sidst forløbne Uge, er der dog intet Steds indtraadt nogen nævneværdig Bedring. Alle Vegne tilbydes der rigelig Tonnage, og Befragterne har ingen Vanskeligheder ved at sikre sig Skibsrum til omtrent uforandrede, billige Rater. Saa godt som alle de stedfundne Befragtninger er imidlertid for denne og næste Maanedes Lastning, hvilket er ganske naturligt, eftersom de fleste Fragttilbud pr. August og senere er saa lidet fristende for Rederne, at der ikke er stort at tabe ved at lade være med at slutte forud, hvorimod der dog er Chancer for, at en Bedring kunde indfinde sig, naar der holdes igen, særlig da der efter Begyndelsen af August plejer at komme mere Liv i Tingene paa forskellige Steder, og vi saaledes gaar den sædvanlige livligere Periode i Møde. Kunde der blot komme noget Begær efter Tonnage fra flere af de betydeligste Markeder paa én Gang, vilde dette skabe en Konkurrence, som maaske nok kunde fremkalde en Spurt i Fragterne i Efteraarsmaanederne, hvilket vi foreløbig maa haabe paa, thi at det første halve Aar, som nu snart er forbi, har været sløjt for Skibsfarten, kan der ikke lægges Skjul paa, og der kan trænges haardt til al den Fragtstigning, vi kan faa.

Det østlige Marked er fremdeles livligt for Bombay og Kurrachees Vedkommende, og fra disse Pladser er der sluttet en Del Baade til henholdsvis 14/6 à 15/ og 15/ à 15/6 pr. Juni/Juli til udsøgt Havn, hvilket er lidt, lavere end for en Uge siden. Calcutta er stille, Rispladserne ligeledes. For Sukker fra Java er sluttet til 22/6 à 24/, alt efter Størrelse pr. Juli/August til Evropa eller U. S. Kulfragter fra Japan er knappe, og der er

sidst fragtet til 1½ Dollar Moji/Singapore pr. Juni, 1¾ pr. Juli.

Sortehavet har ikke taget mange Baade i den forløbne Uge og „berth“ Raten for Juni Lastning fra Odessa eller Nicolaieff til udsøgt Havn er ikke over 7/, og desuden er der nu ogsaa nogle Dages Tørn. For mindre Baade betinges 8/ à 8¼½, ligeledes fra Sulina, men Efterspørgslen er kun ringe. Fra Novorossisk til Danmark sluttedes en 3,300 Tons Baad pr. ultimo Juni til 9/3 én, 9/6 to Havne, 1/3 ekstra for Oljekager. Azoff har fragtet jævnt livligt til Rater varierende mellem 8/3 og 8/9 N. C., 6 d. ekstra Hamburg pr. Juni/Juli, medens en 5,000 Tons Damper pr. Oktober sluttedes til 10/6. Donauen tager meget lidt Tonnage. Erts fra Poti betaler 9/3 Rotterdam, 9/9 Antwerpen, og for Salt noteres 10/6 à 11/ fra Eupatoria, 12/ à 12/6 fra Arabat Bay til russisk Østersøhavn.

Middelhavet frembyder intet af Interesse. Befragtingerne foregaar trægt, og der sluttes ikke meget ud over det omtrent normale Antal Ertslaster til beskedne Rater. For Esparto noteres 12/6 Philipville/Aberdeen, 12/ Oran eller Arzew/Firth of Forth og for Fosfat 9/ Sfax/London, 7/6 Chantenay, 8/ Bona/Berwick, 6/9 Aberdeen. Enkelte Byglaster kan faas fra Afrikas Nordkyst til U. K. til 8/3 à 8/9. For Erts fra Bilbao har der været fragtet lidt livligere til 4/ Cardiff, 4/1½ Newport, 4/4½ Middlesbro, 4/6 Grangemouth, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika fragter ikke for anden end Træ, for hvilken Art Laster Markedet nærmest maa siges at ligge lidt fastere. Fra St. John til engelsk Vestkysthavn er betalt 36/3 for Planker, fra Miramichi 41/, og fra Quebec til U. K. noteres 35/ à 36/3. For Tømmer fra Golfen sluttedes til 80/ Rotterdam, 81/3 U. K. eller Holland (2 Lossehavne), 87/ Ship Island/Kiel, Option af Kiel og Lübeck 89/6, Dollars 12½ Pensacola/Buenos Ayres. Petroleumsfragter til Østen er knappere. For Fosfat betaltes 13/6 Port Inglis/Themsen pr. Juni, og for Bomuld fra Savannah noteres 27/6 pr. September/Oktobre. Sukkerfragterne fra Cuba er lavere, og 7 Cents betaltes sidst til New Orleans, 8 Cents New York eller Filadelfia pr. Juni/Juli. Der er kun ringe Begær for Dampere i Maanedesfragt, og 2/9 à 2/10½ er det bedst opnaaelige for Øjeblikket.

La Plata Markedet er stille, og navnlig for prompt Lastning er Begæret mindre. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betinges 18/3 à 18/9 pr. 15. Juli/15. August for ikke for store Baade. Bahia Blanca sluttede et Par Juni Baade til 16/ à 17/, medens Juli kun opnaaede 16/3.

Østersømarkedet er fremdeles flovt. Fra Nordbotten noteres 25/ pr. Favn Shortprops Piteå/Hull, Frs. 34 D/B. B. Torneå/Ghent, 20/ à 21/ D/B. ½ Boards Råfsø/Hull, 20/ à 20/6 pr. Std. Props 1 à 2 Pladser mellem Wiborg og Åbo til Firth of Forth, 19/6 Sundsvall/Tyne, West Hartlepool eller Hull, 18/ à 19/ D/B. Kronstadt/Grangemouth. Fra St. Petersburg noteres 11/12 Mark Rugbasis til Danmark, medens Korn til England og Kontinentet ikke findes i hele Ladninger endnu. Alt, hvad der fremkommer, tages af Rutebaadene til meget lave Rater. Fra Windau noteres Hfl. 14 à 14½ pr. Tylt Kappbjælker til Ghent, Hfl. 13½ à 14 Holland, Frs. 24/25 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam. Riga noterer 19/ à 20/ D/B. London, Frs. 27 pr. Std. D/B. Rouen, Frs. 32/33 D/B. Bordeaux. Libau søger Tonnage til 6/6 pr. Load Sleepers Boston, Frs. 24 pr. Favn Pulpwood til Ghent/Calais. For Sukker noteres 5/ pr. Ton Neufahrwasser/London, 5/6 à 6/ Liverpool, for Sleepers fra Memel eller Danzig betales 4/9 à 5/3 pr. Load til Englands Østkyst.

Kulfragterne er stadig knappe i de fleste Retninger, og Raterne har en svagere Tendens. Fra Cardiff er sidst sluttet til 5/3 Kronstadt, 6/6 Barcelona, 5/6 Genua, 6/ Venedig, 5/ Port Said, 6/ Teneriffa eller Las Palmas, 6/1½ begge Havne, 7/3 La Plata. Fra Østkysten be-

tales: 3/10¹/₂ à 4/1¹/₂ Kronstadt, 3/9 à 3/10¹/₂ Stockholm, 3/9 Pillau, 4/ Neufahrwasser, 3/9 Swinemünde, 4/3 Kiel, 3/9 Kjøbenhavn, 4/6 Horsens (500 Tons), 4/ Aarhus (800 Tons), 6/1¹/₂ Barcelona.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Kønigsberg er sluttet til 7 Mark pr. 2,500 Kilos Rugbasis til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne.

ab Neufahrwasser, Gøteborg Sukker 4 Mark.

ab Stolpmünde er sluttet 4¹/₂ Mark til Danmark, Sydsverrig, 5 Mark til Gøteborg, alt pr. Ton Havre, og der søges endnu nogle Skibe saaledes.

ab Colberg er sluttet og noteres 4¹/₂ Mark til Danmark, Sydsverrig, 5 Mark til Gøteborg pr. Ton Havre.

ab Stettin 3¹/₂ Mark pr. Ton Briketter, 45 à 50 Pf. pr. F. Cement til Kønigsberg, 40 Pf. pr. S. Mel til Danmark.

ab Stralsund 4 Mark til Danmark, Sydsverrig, 4³/₄ Mark til Gøteborg pr. Ton Havre.

ab Greifswald 4¹/₂ Mark pr. Ton Havre til Danmark, Sundhavn.

ab Sydsverrig, Helgoland 6 Mark, Rotterdam 8 Mark pr. Ton Granit, til Harburg 4¹/₄ Mark, Rostock, Neufahrwasser 3¹/₂ Mark, Kønigsberg 3¹/₄ Mark pr. Ton Gadesten.

ab Helsingborg, Lübeck Lervarer 3 Mark.

ab Warberg har været noteret 6¹/₂ Øre pr. Kubikfod til danske Provinshavne.

ab Kjøbenhavn er sluttet til 12 Øre pr. Centner Bomuldsfrøkager til Odense, 8 Øre pr. Centner Majs til Stubbekjøbing, 10 Øre pr. Centner Rug til Ystad, 3¹/₄ Kr. pr. Ton gammelt Jærn til Gefle.

ab Frederiksstad, Poole 22/6, Jersey 23/6 à 25/, Weymouth 22/6, Tralee 30/.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Thor

af Svendborg har holdt sin aarlige Generalforsamling. Overretsassagfører Jacobsen dirigerede.

Selskabets Formand, Direktør Vald. Lange, gav Beretning om Aarets Drift. Skibet havde sejlet godt og med 41 Rejser opsejlet en Bruttoindtægt af 86,357 Kr. 54 Øre med et Overskud af 9,645 Kr. 74 Øre. Endvidere fremgik det, at der var tegnet Ulykkesforsikring for hele Mandskabet.

Det reviderede Driftsregnskab oplæstes, og Decharge gaves enstemmig.

Udbyttet fastsattes til 4 pCt.

De efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, d'Hrr. Grosserer Chr. Hennings, Odense, Direktør Valdemar Hansen, Svendborg, Konsul Ingv. Petersen, Svendborg, og Købmand C. R. Lindel, Nakskov, genvalgte enstemmig.

Ligeledes genvalgte enstemmig Revisorerne, d'Hrr. Justitsraad Knudsen og Bankkasserer Andr. Sørensen, Svendborg.

Det vestindiske Kompagni

har udsendt følgende Beretning for Tiden indtil Udgangen af 1903.

Det vestindiske Kompagni dannedes i Efteraaret 1902 med det Formaal ved Etablering af Dampskibsforbindelser med Vestindien, Centralamerika og Dele af Sydamerika samt ved andre Foranstaltninger, som maatte findes hensigtsmæssige, at fremme dansk Handel paa nævnte Steder. Til dette Formaal ordredes 3 Rutedampere paa c. 3,350 Brutto Reg.-Tons med en Bæreevne af c. 5,200 Tons og med Plads til 20 Iste Klasses Passagerer. Dampernes Aflevering skulde i Følge Kontrakterne have fundet Sted henholdsvis d. 5. Oktbr.,

20. November og 22. Decemer 1903, men grundet paa Strejker paa de respektive Skibsværfter har Aflevering først kunnet ske 16. Januar, 18. Februar og 21. Maj 1904, saaledes at Kompagniet først i Aaret 1904 har kunnet paabegynde sin Virksomhed. Samtlige Skibe befordrer Post mellem Kjøbenhavn og de dansk-vestindiske Besiddelser.

Paa Helsingør Skibsværft bygges en mindre Damper til Fart mellem Øerne i Vestindien; den vil komme til at laste 250 Tons og indrettes til Passagerbefordring. Denne Damper skulde være leveret 1. April, men er ligeledes forsinket ved Strejker, og vil først komme i Fart i Løbet af Sommeren.

Efter den Erfaring, der er indvundet ved de to første Dampers nu afsluttede Rejser, er der Udsigt til at faa arbejdet en lønnende Rute, saaledes at der i Fremtiden tør forventes tilfredsstillende Resultater af den nu paabegyndte Virksomhed.

Kompagniets Status ultimo 1903 balancerer med Kr. 2,653,893.59.

Aktieselskabet „Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi og Skibsbyggeri“

har holdt ordinær Generalforsamling.

Grosserer Alf. Christensen gav en Oversigt over Virksomheden og Regnskabet.

Virksomheden i det forløbne Aar har været yderst indskrænket, idet man stadig staar uden Bankforbindelse og nødvendig Driftskapital, ligesom de Priser, der kan opnaas for Skibe som for Maskiner og alt i Jærnindustrien har været saa trykkede, at det har været vanskeligt at optage nyt lønnende Arbejde. Der er paa det i det forløbne Aar udførte Arbejde en Fortjeneste af 15,451 Kr. 2 Øre; men det er en Selvfølge, at en saa lille Virksomhed i saa stor en Fabrik ikke kan dække de mange forskellige Omkostninger og i Særdeleshed ikke Renter, Skatter og Assurance. Aaret slutter derfor med et Underskud paa 32,460 Kr. 67 Øre.

Taleren omtalte en Plan om at anvende Vandkraften ved Strandmøllen til at drive en elektrisk Lysstation. Kan denne Ordning ikke realiseres, er der næppe andet at gøre end at gaa til Likvidation eller Salg ved offentlig Auktion. Bestyrelsen anmodede derfor om følgende Bemyndigelse: Bemyndigelse for Bestyrelsen til Salg af Selskabets Ejendele paa bedst mulige Vilkaar og Bemyndigelse for Bestyrelsen til eventuelt at likvidere Selskabet.

Der gaves Decharge og Bemyndigelsen til eventuel Likvidation gaves med den Tilføjelse, at Bestyrelsen dog saa vidt muligt skal forelægge Sagen for en Generalforsamling.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte Grosserer Alfr. Christensen og cand. polyt. P. Chr. Henriksen.

Aktieselskabet Hellerup Skibsværft

har holdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Alfr. Christensen gav en Oversigt over Virksomheden og Regnskabet.

Værftet har ligget stille siden sidste Generalforsamling, og der kan følgelig ikke fremlægges noget Driftsregnskab. Aktiverne er omtrent de samme som i Fjor. Det har ikke været muligt i det forløbne Aar at finde Købere til Værftet og Havnen. Der er nu Underhandlinger med et udenlandsk Selskab om at stationere en moderne Flydedok, eventuelt ogsaa Ophalingsbedding, saaledes at det ny Selskab enten overtog hele Arealet og Havnen eller en Del deraf, eller lejede det paa nærmere bestemte Vilkaar. Opnaas ikke dette eller andet tilfredsstillende Resultat, vil Bestyrelsen anse den ved sidste Generalforsamling givne Bemyndigelse for fremdeles gældende, nemlig: Bemyndigelse for Selskabet til Salg af Selskabets Ejendele paa bedst mulige Vilkaar og Bemyndigelse for Bestyrelsen til eventuelt at likvidere Selskabet.

Til Kommitterede genvalgte Premierløjtnant Rothe og cand. polyt. Henriksen.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Vi havde fornylig i Kommission at sælge en Damper og medens Forhandlingerne stod paa, fastholdt Sælgerne en Pris af 2,900 Lst., foruden en Betaling af 135 Lst. for den om Bord værende Beholdning af Bunkerkul. Da Køberen inspicerede Skibet, enedes han imidlertid med Sælgerne om at tage Damperen for 2,900 Lst. inklusive Bunkerkul. Nu vil Sælgerne kun betale os Kommission af 2,765 Lst., idet de hævder, at de ikke er pligtige at betale Kommission af de 135 Lst. for Bunkerkul. Er vi berettigede til Kommission af hele Beløbet 2,900 Lst.?

Sv.: Vi antager, at en Jury, efter de Oplysninger, der er givet, vil anse 2,900 Lst. som Dampskibets Salgssum og beregne Kommissionen derefter. (Shipp. Gaz.)

Fra Sø og Land.

Fra Motorfabriken Chic i Hillerød har vi modtaget et nylig udarbejdet Katalog over Fabrikens Benzin-Baadmotorer, i hvilket gives en udførlig Fremstilling af disse Fartøjers Indretning og Fordelene ved dem. Fabriken har bygget en 35 Fods Salonbaad med 12 HK. Benzin-Motor, med hvilken de danske Kyster nu i Sommer skal besejles for at fremvise Fartøjet.

Der meddeles fra New York, at De forenede Staters Marindepartement har forordnet Indførelse af flydende Brændsel paa Krigsskibene. I de to sidste Aar har man, som bekendt, i den amerikanske Flaade eksperimenteret indgaaende med Brug af flydende Brændsel, og man tror nu at være kommet til det Resultat, at Oljen er mere virkningsfuld og langt mere økonomisk end Kul. (Kysten.)

Ugens Havarier.

Sirene, Skonnert af Norrtelje, har paa Rejsen fra Hjemstedet hertil været i Kollision med Brig Ida, ligeledes hjemmehørende i Norrtelje. Kollisionen fandt Sted i Drogden, i Nærheden af Kastrup. Begge Skibe fik nogen Skade; Skonnerten blev sløbt hertil for at reparere; Briggen udbredte Skaden paa Stedet.

Christian IX, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra London til Königsberg med Stykgods, maattet returnere til Gravesend med Maskinskade; maa reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Oscar, Skonnert af Ahrensburg, har paa Rejsen fra Faaborg til Porsgrund i Ballast været paa Grund paa Mellemflakket ved Læsø; Skibet kom, efter at have kastet Ballasten over Bord, flot og fortsatte Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Dunathy, Dpsk. af Glasgow, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til St. Petersborg med Kul, d. 13. ds. løbet paa Grund udfor Dragør; Forskibet er fuldt af Vand. Svitzers assisterer.

Henning, Dpsk. af Struer, paa Rejsen fra Aalborg i Ballast til Methil, har ved Indsejling til Methil d. 9. Juni tøret mod Kajen og faaet lidt Skade paa Bagbords Bov; er tæt og fortsætter Rejsen til Aalborg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleøen afholdtes d. 9. ds. en vellykket Prøvetur i Sundet med en ny

Damper, Værftets Bygge Nr. 234, der er bygget for Regning Arendals Dampskibsselskab i Arendal.

Skibet, der efter speciel Tilladelse af den norsk-svenske Konge bærer Navnet „Kong Oscar II“, er overordentlig elegant og komfortabelt udstyret af Hensyn til dets Bestemmelse som Post- og Passagerdamper paa den stærkt internationalt benyttede Rute mellem Christiania og Bergen.

„Kong Oscar II“ har Sovepladser for over 100 1. Kl. Passagerer og 30 2. Kl. Passagerer; dets Hoveddimensioner er: Længde 205' Bredde 30', Dybde 22' 6", og det gjorde en Fart af 14 Knob.

Prøveturen, i hvilken deltog Repræsentanter for Rederiet og Burmeister & Wain samt en Del indbudne Damer og Herrer, forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldtud.

Skibet afgaar straks til Norge for at indtræde i sin Rute.

Lørdag d. 11. ds. afholdtes i Sundet den officielle Prøvetur med Damperen „Grønsund“, bygget af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Regning Købmand P. W. Wulff i Stubbekjøbing. Damperen er bestemt til Passager- og Godstrafik mellem Stubbekjøbing og omliggende Byer. Prøveturen, der overværedes af Repræsentanter for Ejeren, faldt særdeles heldigt ud, saa vel hvad den opnaaede Fart som Kulforbrug angaar.

Dampskibet „Gjedser“ af Kjøbenhavn er af Dampskibsselskabet Øresund solgt til Kulimportør O. Jonassohn i Hamburg. Skibet er ankommet til Hamburg og anvendes nu som Logiskib for Kularbejdere.

Fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft er d. 14. ds. en ny Sandpumpedamper, bygget til Aktiebolaget „Glassand“ i Limhamn, sat i Vandet. Den fik Navnet Sally.

Fra Otto Hansens Værft i Stubbekjøbing er d. 10. ds. en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen, bygget til Skibsfører Hans Albertsen i Marstal. Den fik Navnet Apollo.

De tre Hamburger Dampere Hamburg, Astronom og Roland, som Skibsmæglerfirmaet Daniel Milberg, Hamburg, vilde have solgt ved Auktion paa Hamburgs Børs d. 14. ds., er af det samme Firma solgt underhaanden til et Hamburger Firma.

Endvidere har det samme Firma i den sidste Tid solgt den tyske Damper August Leonhardt, bygget 1883 af Jærn, 1,337 Reg.-Tons Brutto, 832 Reg.-Tons Netto, der laster 1,925 Tons d. w. med 17' 8 $\frac{1}{2}$ " Dybgaende, for £ 6,000 til Stettin, og den russiske Bark Westbury, bygget 1867 af Jærn, 470 Reg.-Tons Netto, 750 Tons d. w. med 14' 6" Dybgaende, Klasse **, A 1, passeret survey Nr. 2 i 1901 for £ 1,400 til Norge.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 14. Juni.) Adolph Andersen, Schubert, afg. fra Antwerpen 14. Juni hertil. — Alabama, Gøtsche, afg. herfra 12. Juni til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, pass. Dunnethead 6. Juni til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Dartmouth 13. Juni til Barcelona. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Riga 14. Juni. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Holtenu 13. Juni til Dunkerque. — Antwerpen, Mikkelsen, ankom til Antwerpen 13.

Juni. — Arkansas, Petersen, ankom til St. Petersburg 12. Juni. — Arno, Strubberg, ank. til Råfse 14. Juni. — Axelhuus, Skow, afgik herfra 14. Juni til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom til London 12. Juni. — Beira, Lunge, ank. til St. Petersburg 12. Juni. — Christian IX., Kolster, ankom her 13. Juni fra London; afgaar forv. 14. Juni til Kønigsberg. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Kristinestad 14. Juni til Åbo. — Dagmar, Larsen, ank. til Genua 9. Juni. — Douro, Mortensen, ank. til Antwerpen 14. Juni. — Florida, Ørum, ank. til New Orleans 13. Juni. — Frederik, Thomsen, afgik fra Newcastle 14. Juni hertil. — Garonne, Kromann, ank. til Kotka 12. Juni. — Georgios I., Sørensen, afgik fra Antwerpen 14. Juni til Reval. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 10. Juni til New York. — Hellig Olav, Holst, ankom til New York 13. Juni. — Island, Holm, afg. fra New York 11. Juni hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Riga 13. Juni. — Jolantha, Christiansen, pass. Holtenau 13. Juni til Antwerpen. — Kasan, Hansen, afg. fra Newcastle 11. Juni til Libau. — Kentucky, Staal, ankom til New York 11. Juni. — Kiew, Frisenette, afg. fra London 14. Juni til Rotterdam. — Kursk, Gommessen, ank. her 12. Juni fra Hull. — Leopold II, Meyer, ank. til Antwerpen 9. Juni. — Loire, Craignou, afgik fra Dunkerque 11. Juni hertil. — Louise, Kruse, ank. til St. Petersburg 5. Juni. — Louisiana, Andresen, afg. herfra 1. Juni til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 6. Juni; afgaar forv. 13. Juni hertil. — Morsø, Jacobsen, afg. forv. herfra 14. Juni til Østverrig. — Moskov, Meldahl, afg. herfra 13. Juni til Reval. — Nicolaj II, Lissner, ank. her 8. Juni fra Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 10. Juni. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Riga 14. Juni til Antwerpen. — Norge, Gundel, ank. her 8. Juni. — O. B. Suhr, Wienecke, ankom til Ghent 11. Juni. — Omsk, Jonsen, ankom her 13. Juni fra Newcastle. — Perm, Christensen, ank. her 13. Juni fra Libau. — Pregel, Olsen, afg. fra Hull 14. Juni til Libau. — Rita, Schibbye, ankom til Antwerpen 14. Juni. — Seine, Dampt, ankom til Bordeaux 13. Juni. — Texas, Andersen, ank. her 8. Juni fra New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 14. Juni. — Tiber, Bech, afgik fra Nizza 14. Juni til Marseille. — United States, Wulff, afgik herfra 15. Juni til New York. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Libau 12. Juni til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stockholm 14. Juni. — Viking, Rasmussen, ankom til Lissabon 9. Juni; afgaar forv. 15. Juni hertil. — Annie ankom her 13. Juni fra Kønigsberg. — Bergenser ankom her 12. Juni fra Stettin; afgik 15. Juni til Vestnorge. — Ellen ankom til Danzig 11. Juni. — Klar ankom til Bergen 14. Juni. — Marie ankom til Swansea 13. Juni. — R. F. Berg ankom her 12. Juni fra Gøteborg. — Skjalm Hvide afgik fra Bergen 13. Juni til Trondhjem. — Vadsø ankom her 11. Juni fra Swansea; afgaar forv. 14. Juni til Manchester via Stettin.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ank. til Kotka 14. Juni. — Frode, Tofte, afgik fra Sunderland 11. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Hudiksvall 9. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Leith 13. Juni. — Erik II, Schmidt, ank. til Barry Dock 11. Juni. — Knud II, Hansen, afgik fra St. Vincent 13. Juni. — Danmark, Kraemer, afgik fra New Orleans 22. Maj. — Ragnar, Holst, ankom til Hankmosund 10. Juni. — Skjold, B. Mahncke, afg. fra Gefle 11. Juni. — Magnus, A. S. Mahncke, afgik fra Aarhus 11. Juni. — Olaf, Petersen, afg. fra Cardiff 10. Juni. — Svend II, Riber, afg. fra Blyth 4. Juni. — Harald, Meyer, ank. til Hull 4. Juni.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ankom til Boness 12. Juni. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Gand 10. Juni. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Newcastle 12. Juni, best. til Kronstadt. — Hamlet, Schjødt, afgik fra Grimsby 9. Juni, best. til Kronstadt. — Helge, Olsen, ankom til Blyth 13. Juni. — Rolf, Olsen, ank. til Newcastle 10. Juni. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afgik fra Uleåborg 11. Juni, bestemt til Zaandam.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Luleå 13. Juni. — Vagn, Jørgensen, ankom til Honfleur 5. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til St. Petersburg 1. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 11. Juni, bestemt til Bordeaux. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Hull 7. Juni, best. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Brahestad 11. Juni, best. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Dordrecht 10. Juni. — Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 12. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Newcastle 10. Juni.

Helmdal. Anine, Rathje, afgik fra Kemi 10. Juni. — K'amma, Løffer, afg. fra Barry 11. Juni. — Helga, Christensen, afgik fra Calais 11. Juni. — Martha, Olsen, afgik fra Rouen 14. Juni. — Elna, Leth, afgik fra Hudiksvall 14. Juni. — Therese, Pedersen, afgik fra Tyne 11. Juni. — Simone, Jørgensen, afgik fra Rouen 11. Juni.

Helsingørske Dampskibsselskab. Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Kemi 8. Juni. — Væring, Krohn, afgik fra Kotka 6. Juni, best. til Antwerpen. — Dana, Svane, ank. til Vlaardingen 10. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Råfse 10. Juni, best. til Ghent. — Niobe, Mathisen, afg. fra Kronstadt 11. Juni, best. til Le Havre. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Antwerpen 11. Juni, best. til Blyth. — Nordsøen, Gram, afgik fra Narva 12. Juni, bestemt til Rouen. — Nexos, Basse, afg. fra St. Petersburg 9. Juni, ank. til Narva 10. Juni. — Nora, Jørgensen, afgik fra Bjørke 10. Juni, ank. til Haparanda 13. Juni. — Neptun, Knudsen, afgik fra West Hartlepool 11. Juni, ank. til Esbjerg 13. Juni. — Nerma, K. Nielsen, ank. til Highbridge 8. Juni. — Alfa, Hansen, afgik fra Esbjerg 7. Juni, ank. til Munksund 13. Juni. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Methil 10. Juni, ankom til Aarhus 13. Juni.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Ghent 9. Juni. — Mary, Fischer, afg. fra Grangemouth 11. Juni, best. til Åbo.

Jylland. Ester, Sørensen, ankom til Torneå 13. Juni. — Ingrid, Meinertz, afg. fra Kemi 8. Juni, best. til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, afgik fra Sunderland 14. Juni, best. til Kbhvn. — Russia, Jespersen, ankom til Rotterdam 12. Juni. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Korsør 10. Juni.

Østersøen. Patria, Petersen, afg. fra Limhamn 11. Juni, best. til Luleå. — Gratia, Andersen, afgik fra Frederikshavn 12. Juni, bestemt til Riga.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Ghent 10. Juni, ank. til Methil 12. Juni. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 9. Juni, best. til Dordrecht. — Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Amsterdam 10. Juni.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Grangemouth 9. Juni, ankom til Hamburg 13. Juni. — Carbonia, Winckler, afg. fra Tromsø 2. Juni, ank. til Archangel 6. Juni. — Estonia, Nielsen-Fischer, afg. fra Dordrecht 14. Juni, best. til Helsingør.

Dannebrog. An alienborg, Ørbeck, ankom til Calais 11. Juni. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Buenos Ayres 29. April. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til London. — Fredensborg, Hartmann, ank. Honfleur 14. Juni. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 11. Juni. — Jomsborg, Kühl, pass. Kbhvn. 14. Juni, best. til Chantenay. — Kronborg, Hveissel, afgik fra St. John 1. Juni, best. til Browhead for Ordre. — Rosenborg, Schultz, ank. til Blyth 12. Juni. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Kbhvn. 9. Juni, best. til Chantenay. — Søborg, Fischer, ank. til St. John 13. Juni. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Calais 14. Juni. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Algier 13. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Newcastle 14. Juni. — Klampenborg, Matzen, ank. til Terneuzen 7. Juni. — Marselisborg, Matthiesen, afg. fra St. John 9. Juni, best. til Browhead for Ordre. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kjøbenhavn 12. Juni. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 10. Juni. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Blyth 13. Juni. — Vordingborg, Petersen, ank. til Blyth 12. Juni.

Neptun. Jægersborg, Larsen, pass. Kbhvn. 13. Juni til Kronstadt. — Kallundborg, Lund, pass. Kbhvn. 11. Juni til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Kotka 13. Juni. — Helene, Jensen, ankom til Riga 8. Juni. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Aarhus 6. Juni. — Agnete, Sørensen, afgik fra West Hartlepool 10. Juni, bestemt til Memel. — Hermia, Petersen, ankom til Nørre Sundby 6. Juni. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 14. Juni. — Ajax, Brorsen, afgik fra Newcastle 11. Juni, best. til Kiel. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Burntisland 13. Juni, best. til Kiel. — Nauta, Madsen, afgik fra Fiume 8. Juni, bestemt til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Moji 13. Juni. — Prins Valdemar, Kock, afg. fra Antwerpen 1. Juni. — Siam, Jensen, afgik fra Suez 31. Maj. — Anamba, Cortsen, afgik fra St. Petersburg 13. Juni. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Bunburry 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afg. fra Progresso 13. Juni, bestemt til Tampico. — St. Jan, Rambusch, ank. til Kbhvn. 4. Juni. — St. Thomas, Schmidt, afgik fra Vigo 10. Juni, best. til St. Thomas. — Danmark, Kraemer, afgik fra New Orleans 22. Maj, bestemt til Antwerpen. — Christianssted, Jessen, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, bestemt til St. Thomas.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 6. Juni til Kallundborg. — Erindring, Hansen, ankom 13. Juni til Grangemouth.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Calais 9. Juni. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Blyth 11. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Stettin 14.

Juni. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Aalborg 13. Juni. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Tværmene 14. Juni. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Borweida 13. Juni. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Hull 12. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Calais 14. Juni. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Cardiff 7. Juni. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Tyne 7. Juni. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Rotterdam 9. Juni.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Calais 9. Juni. — London, Bom, afgik fra Grimsby 12. Juni, best. til Kronstadt. — Paris, Krogh, ank. til København 11. Juni.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Calais 7. Juni. — Wien, Brink, afg. fra Zaandam 14. Juni, bestemt til West Hartlepool.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ankom til Boness 13. Juni. — Clara, Jensen, afgik fra Hernesand 12. Juni best. til Cherbourg. — Kai, Hintze, afg. fra Kallundborg 11. Juni, best. til Umeå. — Svend, Bønnelycke, ankom til Leith 12. Juni. — Erik, Steen, ankom til Libau 11. Juni. — Axel, Damm, ankom til Jacobstad 13. Juni. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Grangemouth 11. Juni.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Blyth 14. Juni, best. til Tromsøe.

Sejlskibe.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, afgik 10. Juni til Newcastle fra Bremen.

Rønne. Marie, Jørgensen, ankom til Nantes 10. Juni. — Rolf, Møller, ankom til København 10. Juni. — John Hintze, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 10. Juni. — Hermann Olsen, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 11. Juni. — Preven, Bidstrup, ank. til Ystad 11. Juni. — Cathrine, Hansen, ank. til Bogense 11. Juni. — Hermod, Grønwald, ankom til Rendsburg 11. Juni. — Zephyr, Jensen, ankom til Aalborg 12. Juni. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpmünde 12. Juni.

Svendborg. Urda, Mikkelsen, ankom til Blyth 6. Juni. — Cimbria, Nielsen, ank. til Sundswall 6. Juni. — Mercur, Lund, ank. til Sundsvall 5. Juni. — Rota, Rasmussen, ank. til Boulogne 6. Juni. — Kirstine, Dam, ank. til Königsberg 7. Juni. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Swinemünde 7. Juni. — Belona, Larsen, ankom til Wiborg 7. Juni. — Valborg, Rasmussen, ank. til Archangel 7. Juni. — Lindhard, Madsen, ankom til St. Ybes 7. Juni. — Erhardt, Larsen, ankom til Råfse 7. Juni. — Martin, Rasmussen, ankom til Stockholm 7. Juni. — Casper, Hansen, ankom til Åbo 7. Juni. — Rasmus, Nielsen, ankom til Gefle 7. Juni. — Pallesen, Jensen, ankom til Swolvær 7. Juni. — Noah, Poulsen, ankom til Wiborg 8. Juni. — Doris, Købke, ank. til Havre 9. Juni. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Libau 8. Juni. — Haabet, Andreasen, ankom til Helsingør Red 9. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 9. Juni. — Lyø, Jensen, ankom til Bridgenes 10. Juni. — Freya, Jensen, ankom til Stettin 10. Juni. — Danmark, Husfeldt, ank. til Neder Calix 10. Juni. — Magnet, Gomme, ankom til Skien 10. Juni. — Flora, Larsen, ankom til Limmerich 10. Juni. — Odin, Andersen, ank. til St. Petersborg 13. Juni. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Halmstad 11. Juni. — Immanuel, Jensen, ankom til Göteborg 11. Juni. — Confidence, Mouritzen, ankom til Liverpool 12. Juni.

Ærø. Smart, Christensen, afgik 1. Juni fra St. Ybes til Halmstad. — Albert, Fabricius, ankom 6. Juni til Kappeln. — Dana, Carlsen, afgik 8. Juni fra Rio Grande til Laguna. — Vera, Hansen, ank. 6. Juni til Kemi. — Hermod, Dreimann, ankom 6. Juni til Loctudy. — Alfa, Rasmussen, ankom 7. Juni til Liverpool. — Fredensborg, Kisby, ankom 6. Juni til Barbados. — Søstrene, Christensen, ank. 6. Juni til Laguna. — Nathalia, Vilhjelms, ank. 5. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Gefle til Treguier. — Emanuel, Schmidt, afgik 7. Juni fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Brødrene, Petersen, ankom 7. Juni til Kjøbenhavn. — Mette, Andersen, ankom 2. Juni til Dysart fra Færøerne. — Agent Petersen, Frederiksen, forventes 3. Juni afgaaet fra Verdun Red paa Rejse fra Bordeaux til Archangel. — Ruth, Eriksen, ankom 7. Juni til Svendborg. — Herkules, Bager, ankom 8. Juni til Neufahrwasser. — Amalia, Nielsen, ankom 8. Juni til Leith fra Island. — Argo, Clausen, afgik 8. Juni fra Newcastle til Ceasa (Brasilien). — Ino, Weber, ankom 8. Juni til Leith fra Island. — Express, Boye, ank. 8. Juni til Kjøbenhavn. — Juliane, Christensen, ankom 9. Juni til Cadix. — Amor, Rasmussen, afgik 3. Juni fra Lunde til Themsen. — Vigilant, Rasmussen, ankom 9. Juni til Cadix. — Yrsa, Bay, ankom 10. Juni til Cadix. — Johanne, Hansen, ankom 27. Maj til Island. — Andreas, Folmer, ankom 9. Juni til Cadix. — Laura, Jensen, afgik 11. Juni fra Cadix til St. Johns. — Valborg, Johansen, ankom 11. Juni til Leith. — Albertine, Knudsen,

ankom 9. Juni til Frihavnen. — Paket, Friis, afgik 9. Juni fra Kjøbenhavn til Marstal. — Theodor, Andersen, ankom 10. Juni til Kjøbenhavn. — Cura, Christensen, ank. 9. Juni til Frihavnen. — Forældres Minde, Christensen, ankom 10. Juni til Borgå. — Haabet, Christensen, ankom 10. Juni til Helsingfors. — Marie, Friis, ankom 11. Juni til Halmstad. — Norden, Rasmussen, ank. 11. Juni til Sanct Johns (New Foundland). — Hebe, Clausen, ankom 27. Maj til Havnetjord (Island). — Union, Christensen, ank. 10. Juni til Kjøbenhavn. — Lykkens Prøve, Jensen, ank. 10. Juni til Kjøbenhavn. — Dannebrog, Folmer, ank. 13. Juni til St. Valery. — Anna Cecilia, Dreieø, ankom 10. Juni til Holtenau. — Caroline Kock, Hansen, ankom 12. Juni til Kramfors. — Kirstine Jensen, Raahauge, afgik 13. Juni fra Boness til Hartlew. — Aurora, Pofler, ankom 12. Juni til Gefle. — Albertha, Kromann, ankom 13. Juni til Kramfors. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 13. Juni til Uleåborg. — Kodan, Hansen, ank. 31. Maj til Shippegan (New Brunswick). — Thyra, Rasmussen, ankom 12. Juni til Frederiksstad.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Aarhus-Bugt. Tunø NØ. En 20 Fods Stenpulle, der har en Udstrækning af c. 100 Alen, er funden i 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand 11,380 Alen N. 34° Ø. fra Tunø Fyr. 56° 0' 7" N. Br. 10° 30' 32" Ø. Lgd.

Østersøen. Bornholm. Rønne. Trindelen. En Vager med hvid Stage og 3 nedadvendte Koste er i 21 Fod Vand udlagt ved SV.-Enden af Grunden Trindelen, paa N.-Siden af Indløbet til Rønne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Borgholm. Kråkudden. Borgholm N.-Fyr paa Kråkudden slukkes samtidig med Borgholm Fyrs Forandring.

Borgholm Havnefyrs Brændetid er fremtidig som Statsfyrenes.

Finland. Fyrskibet „Qvarken“ (Snipan) er udlagt den 24de Maj, „Helsingkallen“ den 26de Maj, „Nakiainen“ den 4de Juni og „Plevna“ den 6te Juni 1904.

Tyskland. Darsser Ort NØ. Vraget S. for Plantagenet Grund ligger i 7 Fv. Vand paa 54° 32' 20" N. Br. 12° 44' 40" Ø. Lgd. En Mast er c. 6 Fod over Vandet. En grøn Vragtønde med N-lig Topbetegnelse er udlagt tæt N. for Vraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Det kejserlige Videnskabernes Akademi i St. Petersburg har udlovet en Belønning af 5,000 Rubler for at finde, helt eller delvis, den russiske Ekspedition, som den 26de Oktober 1902 afgik fra Øen Bennet, N. for Ny-Sibirien, og gik S. paa. Den førtes af Baron Eduard von Toll, ledsaget af Astronomen F. G. Seeberg, og Jakuterne Wassili Gorochov, kaldet Tschitschak, og Nikolai Protodiakonov, kaldet Omuck.

2,500 Rubler udloves til den, der giver de første Oplysninger om deres Spor.

Tyskland. Elben. En rød Spirtønde, mærket M/N, uden Topbetegnelse, er udlagt i Elben i 10 Fod Vand, Lavvande. 53° 34' N. Br. 9° 41' Ø. Lgd.

Weser. I Neue Weser Munding er følgende Tønder nu flyttet og ligger saaledes:
Anduvningstønderne „Schlüsseltønne“, en rød Baaketønde, mærket „Weser“, med Ballon og forgyldt Nøgle som Topbetegnelse, i 9 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, Lavvande, 53° 51' 34" N. Br. 7° 54' 57" Ø. Lgd., og

„Schlüsselspiertønne“ en rød Spirtønde, mærket „Weser“, med Kugle og forgyldt Nøgle som Topbetegnelse, i 9 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, c. $\frac{3}{4}$ Kbl. Ø. t. S. fra den foregaaende.

Rød Spirtønde „A“ med forgyldt, pæreformet Topbetegnelse, i 9 Fv. Vand. 53° 51' 36" N. Br. 7° 57' 48" Ø. Lgd.
Rød Spirtønde „B“ med et B som Topbetegnelse, i 7 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand. 53° 51' 22" N. Br. 8° 0' 6" Ø. Lgd.

Weser Munding. Lys- og Klokketønde AW/1 i det NØ-lige Indløb til Alte Weser er flyttet lidt N. hen og ligger nu i 32 Fod Vand. 53° 53' 35" N. Br. 8° 6' 20" Ø. Lgd.

Lys- og Klokketønden i Neue-Weser er flyttet $\frac{1}{4}$ Kbl. NØ. hen i 24 Fod Vand. 53° 50' 2" N. Br. 8° 6' 40" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Ameland. Westgat. I Westgat har Spidstønde Nr. 3 faaet Kors og Stumptønde Nr. 3 faaet Kryds som Topbetegnelse. 53° 27' N. Br. 5° 31' Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. Dybde. Stortemelk og Schuitengat. I Stortemelk er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 19 Fod Vand. 53° 20' 12" N. Br. 5° 1' 6" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2 med Kryds i 18 Fod Vand. 53° 20' 0" N. Br. 5° 1' 45" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 0 i 19 Fod Vand. 53° 19' 42" N. Br. 5° 2' 45" Ø. Lgd. Rød Lystønde Nr. 6 i 17 Fod Vand. 53° 18' 53" N. Br. 5° 7' 11" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 7 med Ballon i 17 Fod Vand. 53° 18' 47" N. Br. 5° 7' 51" Ø. Lgd.

I Schuitengat: Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 9½ Fv. Vand. 53° 19' 56" N. Br. 5° 8' 12" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 14½ Fod Vand. 53° 19' 56" N. Br. 5° 8' 24" Ø. Lgd. Sort Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 19 Fod Vand. 53° 20' 6" N. Br. 5° 8' 21" Ø. Lgd. Den mindste Dybde paa Barren i Schuitengat er 12 Fod.

Zuiderzee. Vraget, der laa sunket paa 52° 30' 8" N. Br. 5° 16' 44" Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Texel Red. Harssens. Fra 26de til 30te Juli 1904 afholdes Skydeøvelser fra Fort Harssens. Der skydes i indtil 7,000 Alens Afstand. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt betyder N., hvidt og sort NØ., og sort Ø. Damper ligger ude for at yde Assistance.

Zeegat van Texel. Schulpengat. Den mindste Dybde paa Schulpengat Inderbarre, mellem Lystønden og Spidstønde Nr. 6, er 22½ Fod ved Lavvande.

Helder. I August 1904 foretages Skydeøvelser ved Helder. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt betyder N., sort Ø., hvidt og rødt S., hvidt V., hvidt og sort NØ., rødt og sort SØ., sort og hvidt SV., sort og rødt NV. Damper ligger ude for at yde Assistance.

Duiveland. Zieriksee og Val. Zieriksee Fyr viser nu hvidt Lys fra Nordkysten gennem V. og S. til S. 15° Ø., rødt Lys fra S. 15° Ø. til S. 25° Ø., hvidt Lys fra S. 25° Ø. til S. 64° Ø., rødt Lys fra S. 64° Ø. til S. 74° Ø.

Val Fyr viser nu rødt Lys fra N. 82° V. gennem V. til S. 32° V., Mørke fra S. 32° V. til S. 29° V., rødt Lys fra S. 29° V. til S. 16° V., hvidt Lys fra S. 16° V. gennem S. til S. 14° Ø., grønt Lys fra S. 14° Ø. til S. 28° Ø. og hvidt Lys fra S. 28° Ø. til S. 82° Ø.

Zeegat van Zieriksee. Engelsche og Brabantsche Farvand. I Engelsche Farvand er Spidstønde Nr. 2 flyttet og ligger nu i 28 Fod Vand, 51° 37' 6" N. Br. 3° 53' 58" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 3 til 51° 36' 42" N. Br. 3° 54' 8" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 1 med Ballon i Brabantsche Farvand er flyttet til 51° 36' 18" N. Br. 3° 56' 9" Ø. Lgd.

Oosterschelde. Tjalken, der laa sunken 3 Kbl. S. t. V. for Stumpstønde Nr. 13 i Vlije van Wemeldinge, er uskadeliggjort for Skibsfarten.

Frankrig. Dunkerque. Vraget af Fiskefartøjet „Renommée“, der laa sunket i det V.-lige Løb til Dunkerque Red, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

England. South Foreland. Omtrent den 23de November 1904 forandres South Foreland højre, hvide, faste Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 2½ S. viser Et-Lyn, Lyn O., S., Mørke 2, S. I alle andre Henseender bliver Fyret uforandret.

Samtidig slukkes South Foreland lave, hvide, faste Fyr. 51° 8' N. Br. 1° 22' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. I 1904 tændes paa Yderenden af Kaj Chanzy ved Boulogne Havn et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 64 Fod. Hvid, c. 57 Fod høj Baake. Lysævn: 13 Kml. i Lysvinklens Midte. Det lyser over c. 16°, hvis Midte gaar midt igennem det ydre Løb til Havnen. Samtidig med Tændingen af dette Fyr slukkes det grønne, faste Ledefyr paa Yderenden af NØ.-Molen.

Trouville. De to Tønder Nr. 4 og 6 i det ydre Løb til Trouville er ombyttet med røde Spidstønder med Kegle.

England. Bristol Channel. Nash Point SSØ. Damperen „Fancy“ er sunken i 7 Fv. Vand, 1. Kml. S. 23° Ø. fra Nash Point høje Fyr. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt ½ Kbl. SSØ. for Vraget.

Fyrskibet „Breaksea“ Ø. Vraget af Damperen „Den of Seaton“, der laa sunket 1 Kml. inden for Fyrskibet „Breaksea“, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Pont Aven. Pont Aven Fyr paa Pynt Beg ar Vecken viser hvidt, fast Lys fra S. 54° V. gennem S. til S. 32° Ø. fra S. 48½° Ø. til S. 56½° Ø. og fra S. 64° Ø. til Aven høje Red, rødt, fast Lys fra S. 48½° Ø. til S. 32° Ø. over Les Verres og Le Cochon og grønt, fast Lys fra S. 56½° Ø. til S. 64° Ø. Det skjules NØ. for S. 60½° Ø. af Pynt Beg Morg.

Concarneau. La Croix. Det røde, faste Lys i La Croix

Fyr lyser fra S. 39° Ø. til S. 11½° Ø. Fyret skjules helt Ø. for S. 18° Ø. af Pointe de Cabellou og i nogle ganske smaa Vinkler mellem S. 18° Ø. og S. 10° Ø.

Pertuis d'Antioche. Longe de Boyard. Ved Longe de Boyard er den N.-lige Tønde ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Spirtønde med Diamant, 46° 1' 45" N. Br. 1° 17' 22" V. Lgd., og den S.-lige med en hvid og rød vandret stribet Spidstønde med Timeglas. 45° 58' 53" N. Br. 1° 12' 7" V. Lgd.

Nova Scotia. Cape Breton S.-Kyst. Guion Island. En sort, spids Fløjtetønde, mærket „Guion Id“, er i 24 Fv. Vand udlagt 1½ Kml. ØSØ. for Bull Rock, fra Guion Island Fyr. N. 82° Ø., 3 Kml., og fra Cape Gabarus i S. 26° Ø., 3 Kml. 45° 46' 36" N. Br. 60° 2' 13" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Orient Point. Paa det cylindriske Fundament til Orient Point Fyrtaarn, der staar paa Yderenden af Oyster Pond Reef, er malet en hvid, 10 Fod høj og 4½ Fod bred Skive, fra Lavvands-Mærke opad.

Delaware River. Marcus Hook Bar. For at kende de røde Spirtønder, naar deres Farve ikke kan skelnes, er der paa Seventeenfoot Knoll Tønde Nr. 34 og Marcus Hook Bar Tønde Nr. 36 til Forsøg anbragt fire Vinger tæt ved Tøndernes Top.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Old Tampa Bay. Pinelos Shoal. Det hvide, faste Fyr paa Pinelos Shoal er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket. Flammens Højde: 30 Fod. Sort, firkantet, pyramideformet Baake, der staar i 11 Fod Vand. 27° 41' 46" N. Br. 82° 36' 27" V. Lgd.

Cuba N.-Kyst. Cruz del Padre. Cruz del Padre Fyrtaarn er malet rødt; Fyrpasserens Hus er hvidt med blaa Døre og Vinduer. 23° 27' 7" N. Br. 80° 53' 30" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. San Sebastiao Island. Boi Point. Boi Point hvide Blinkfyr er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr. 23° 58' S. Br. 45° 14' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Den røde Lystønde, der viser grønt Fyr ved N.-Enden af den ydre Dæmning ved Marseille Havn, ligger nu 1,000 Alen fra Yderenden i Dæmningsens Retning.

Italien. Livorno. Blinkfyret paa S.-Enden af den lige Dæmning til venstre for det N.-lige Indløb til Livorno viser midlertidig fast Fyr.

Messina Stræde. Scilla. Det røde, faste Fyr paa Molen ved Scilla er formærket S. for S. 80° V. Lysævn: 5 Kml.

Korsika. Sanguinaires. Sanguinaires ny Lynfyr, der hver 20 S. viser Tre-Lyn, er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Sicilien SV.-Kyst. Mazzara. Fyret paa Molen til højre for Indløbet i Mazzara Havnekanal viser midlertidig fast Fyr.

Rusland. Azovske Hav. Bardiansk Red. Et Vrag ligger sunket 2 Kml. S. 35° V. fra Bardiansk øvre Fyr. Der er 11 Fod Vand over Vraget. Dette er afmærket med en hvid og sort tærnet Spirtønde med Ballon. 46° 44' N. Br. 36° 46' Ø. Lgd.

Algier. Chélif Munding. Grundene uden for Mundingen af Chélif er tiltaget saa meget, at man ikke bør komme Landet nærmere end paa 36° 4' 30" N. Br. 4° 32' 35" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Straat Roepat. Tandjoeng Ketam. Damperen „Hotong“ er sunken i den N.-lige Del af Straat Roepat, c. 2 Kbl. fra Kysten ud for Tandjoeng Ketam. 2° 0' N. Br. 101° 19' Ø. Lgd.

Fransk Indo Chine. Baie de Phan Rang. I Baie de Phan Rang ligger en netop overflydt Klippe paa 11° 32' 55" N. Br. 109° 6' 20" Ø. Lgd. Paa Grunden midt imellem denne og Ø.-Pynten ved Indløbet er der 1 à 2 Fod Vand. Paa Grunden Haiphong ved Bugtens N.-Side findes Klipper med et Par Fod Vand mellem 3¼ og 3½ Kml. N. 78° V. og N. 81½° V. fra Ø.-Pynten, Pointe Phan Rang. Man kan ikke gaa mellem denne Grund og Bugtens N.-Kyst.

China. Liau Tung Gulf. Et Vrag ligger sunket omtrent midt i Liau Tung Gulf. 40° 3' N. Br. 121° 12' Ø. Lgd.

Japan. Taiwan V.-Kyst. Lo Kiang. I Nærheden af Lo Kiang er følgende Grunde fundet:

En 4½ Fv. Grund, fint Sand. 24° 7' 34" N. Br. 120° 20' 33" Ø. Lgd.

En 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund, fint Sand. 24° 3' 16" N. Br. 120° 17' 19" Ø. Lgd
 En 3 $\frac{3}{4}$ Fv. Grund. 23° 56' 16" N. Br. 120° 14' 40" Ø. Lgd. Der er mindre end 4 $\frac{3}{4}$ Fv. Vand SSV. for denne Grund ind mod Land.

Honshu NV-Kyst. Niigata. Begge Bølgebrydere, ved Indløbet til Shinanogawa, Niigata Harbour, er ødelagt. De skal opføres igen.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. Juni 1904. — Moderne Loddeapparater. — Hammerens Signalstation. — Amerikansk Dom i en Søassurancesag. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibselferretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Gamla Varfvet. J. E. Håbe, Göteborg

åtager sig reparationer og omkopring af fartyg till här gällande billigaste priser.

Spiror och bjelkar på lager.

Telegramadress: „Gamla Varfvet“. Rikstelefon 6016

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Juni 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		72 $\frac{1}{2}$	73 $\frac{1}{2}$
Danmark		67 $\frac{3}{4}$	68 $\frac{1}{2}$
Norden		85 $\frac{1}{4}$	86
Kjøbenhavn		66	66 $\frac{1}{2}$
Carl		69 $\frac{1}{4}$	69 $\frac{1}{2}$
Dannebrog		75 $\frac{3}{4}$	76 $\frac{1}{2}$
Skjold		49 $\frac{1}{4}$	49 $\frac{1}{2}$
Urania		17 $\frac{1}{4}$	18
Union		78	78 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896		76	78
Østasiatiske	90 $\frac{3}{4}$	90 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{3}{4}$
Østersøen		84	86
Nordsøen		22	23 $\frac{1}{2}$
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		60 $\frac{1}{2}$	90
Cimbria		73 $\frac{1}{2}$	90
Gorm		89	95
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	62
Inga		—	—
Hejmdal		—	97
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ foren. Dampsk.		98 $\frac{1}{2}$	100
4 $\frac{1}{2}$ Østasias. Komp.		97	98 $\frac{1}{2}$
5 $\frac{1}{2}$ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 $\frac{1}{2}$ Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ uopsig. Stats		96 $\frac{3}{4}$	97 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ Husejer Kreditk.		82 $\frac{3}{4}$	83 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ Kbhvns Kreditf.		86 $\frac{1}{2}$	88
4 $\frac{1}{2}$ — — 2. Serie ..		93 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ — — 1. — ..		96 $\frac{1}{2}$	98
3 $\frac{1}{2}$ Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 $\frac{3}{4}$	87 $\frac{1}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ — — 7 — ..		93 $\frac{1}{4}$	93 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ Landkreditk. 3 — ..		89 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$
Aktier.			
Nationalbank		141	142 $\frac{1}{2}$
Privatbank	113	113	113 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank		119 $\frac{1}{4}$	119 $\frac{3}{4}$
Handelsbank		122 $\frac{1}{4}$	122 $\frac{1}{2}$
Grundejerbank	110 $\frac{1}{4}$	110 $\frac{1}{4}$	110 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain	98 $\frac{3}{4}$ —99	98 $\frac{3}{4}$	99
Helsingørs Jærnsk.		97 $\frac{3}{4}$	98 $\frac{1}{4}$
Sukkerfabr.	137	136 $\frac{3}{4}$	137 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier	126 $\frac{3}{4}$ —127	126 $\frac{3}{4}$	127

Vekselkurser d. 15. Juni 1904.

	avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.17	18.14
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Juni 1904.

Russiske Noter	216.05
4 $\frac{1}{2}$ Russiske Consols	90.60
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit	—
5 $\frac{1}{2}$ Mexikanske 1899	101.40
5 $\frac{1}{2}$ Rumænske Stats	99.30
4 $\frac{1}{2}$ % — — 1890	87.25

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

„Foren. Bugser.“ 1,000, „Danmark“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 10,000, „Østasiatisk Komp.“ 36,000, „Skjold“ 2,000, „Foren. Dampskibs.“ 8,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Kjøb, Salg og Nybygning



af Sejl- og Dampskibe,
Uddybningsmateriel,
Sandpumpedampere,
Transportpramme og Lægtor-
fartøjer, sødygtige og
af enhver Størrelse,
altid disponible.
Bugserdampere, Trawl-
og Hav-Fiskerifartøjer,
Fisketransportfartøjer etc.
udføres fordelagtigt
ved

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Sejlskibs-Auktion.

Onsdag den 29de Juni 1904 vil paa den herværende Børs,
Sal Nr. 4 Kl. 2½ Eftm. den hurtigsejlende, tyske Jærnbark

„HENNY“

868 Tons Netto Register, for Tiden beliggende i Brake, blive
solgt til den Højstlydende ved offentlig Auktion.

Skibet er bygget i Glasgow i 1874 af Jern med Klasse
100 A 1, og har nu passeret survey Nr. 1 efter en større
Bekostning, hvorved det blev grundig efterset. Fik nyt Dæk
i 1891. Skibet laster c. 1,400 Tons Kul med et Dybgaende
af 17' 6", staar med 80, forhaler med 100 og sejler med 380
Tons Ballast. Dimensioner 198' 5"—33' 3"—18' 6".

For nærmere Detaljer og Inventarieliste behager man at
henvende sig til undertegnede Mægler, hvem Salget er over-
draget.

Telegr.-Adr.:
Milberg — Hamburg.

Daniel Milberg
Admiralitätsstrasse 38, Hamburg.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine- og
Stueure,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillers samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira.
3 " " rød Portvin,
anbefales til d'hr. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 2. Juli
d. A. Kl. 9 Form. præcis paa Bendix Hotel i Nykjøbing Mors.
Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsam-
lingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., inden den 18. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1904.

P. B. V.

P. Reznitzer
p. T. Formand.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Skib til Salg.

Jagt „Ida“, drægtig 25,90 Tons, laster 1130 Ctnr. d. w.,
godt udhalet med Sejl, løbende Tovværk og øvrige Inventar,
er billig til Salg. Reflekterende bedes henvende sig til fhv.
Skipper C. W. Rasmussen, Fejø.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: "DRYDOCKS", BLYTH.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..
ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

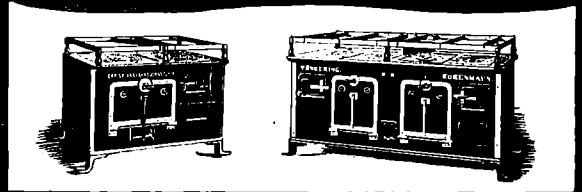
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Udgivet af et Aktieselskab.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 99

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Aalborg Brøndums **Akvavitter.**

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to Genera. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Juni 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af alle Dimensioner.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsproviantforings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Kronometer.

Paa Grund af Skibssalg er
et udmærket godt Kronometer
til Salg. Henvendelse til Herr
Lauritz Kirkeby, 26 Laxegade,
eller Leonh. Tang, 35 Havnegade.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

LANDMANDSBANKEN

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.



Indregistreret Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

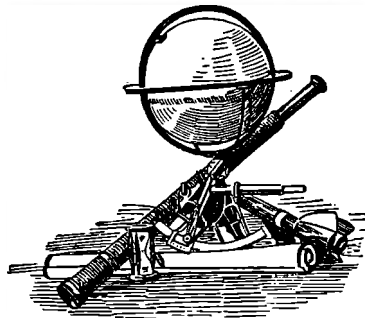
Skandinavisk Gigt-Undervest

Pris: 2 Kr.—12 Kr.

Indlagt japanesisk Naaetræs-Papir. Forhindrer Blæst og Kaldes Indtrængen til Legemet, og tillader dog Fordampningen fra Legemet. Masser af Anbefalinger haves.

Faas i de fleste velrenommerede Trikotage- og Herreekviperingsforretninger. Jens B. Thomsen, Gl. Kongevej 161. Telf. 2557.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme,
 Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
 Opgang gennem Porten.
 Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 1—2.



„Nautisk Tidende“

Illustreret, maanedligt Tidsskrift
 for Søfarende af alle Klasser, Fiskere og Søfartsinteresserede.

Udgivere: Navigationskoleb. Tuxen, Svendborg m. fl.
 Redaktør: Translatør Rasmussen, Svendborg.

Abonnement (75 Øre Kvartalet) tegnes paa Postkontorer og Brevsamlingssteder.

Gratis medfølger hver Gang et smukt udført Billede (Skibstyper fra Aar 1000 til vore Dage) passende til Indramning.

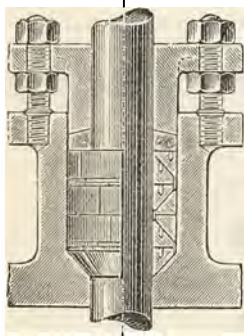
THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTON COMPANY (Limited).

Telegrams: »ENTRANCE, CARDIFF«.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser. Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker. Prospekter gratis franco. Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
 Kjøbenhavn K.

De danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Konserves og Skibsproviant.

Bedst & billigst

Condenseret Mælk
 fra ANGLD SWISS CONDENSED MILK Co.
 anerkendt bedste Fabrikat

Sukret

English Export

Swiss Milk

Usukret

Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og patrykt selve Omalagspapiret.

Prøv engang ufortødet

1 Kasse indeholdende
 3 Fl. fin Cognac*,
 3 „ fin Scotch Whisky,
 3 „ ægte gl. Madeira,
 3 „ rød Portvin,
 anbefales til d'Hr. Skibskaptjener
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
 St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. m. Kasse.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson
 Skibsproviantering
 Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



A. S. Motorfabrikken „Chic“,

Hillerød

bygger

Benzin-Baad-Motorer

som eneste Specialitet

Udstilling

Ny Vestergade 18

Kjøbenhavn

Skib til Salg.

Jagt „Ida“, drægtig 25,90 Tons, laster 1130 Ctnr. d. w., godt udhalet med Sejl, løbende Tovværk og øvrige Inventar, er billig til Salg. Reflekterende bedes henvende sig til fhv. Skipper C. W. Rasmussen, Fejø.



„KEW“ CERTIFICAT.
 110 Kr.

Preilster, Kjøbmagerg. 13.

Stephensen:
 Sømandskab i Dampskibe

faas hos
Blankensteiners Eftf.

Toldbodvej 48.

Kjøbenhavn, d. 23. Juni 1904.

Ved at gennemlæse den Aarsberetning fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der udsendes med nærværende Nummer af „Dansk Søfartstidende“, vil man se, at særlig to Sager har lagt Beslag paa Foreningens Arbejde i det forløbne Aar, nemlig Spørgsmaalene om Vægtgarantien i Østersøhavnene og om Lodsloven og de ny Lodstakster. I den ene Sag gjaldt det om at komme bort fra en Uskik, der i lang Tid har virket til Skade for vor Sejlskibsfart paa de paagældende Havne, i den anden om at faa de uheldige Tilføjelser til Lodsloven, der udkom i Fjor, og de i flere Farvande særlig for Sejlskibene ubilligt høje Lodstakster ændrede. For begge Sagers Vedkommende gælder det, at Bestyrelsen kan pege paa positive Resultater af sit Arbejde: Vægtgarantien har man omsider, gennem Samarbejde med udenlandske Rederiforeninger, faaet afskaffet eller dog saa godt som afskaffet, og fra Regeringens Side er der taget forberedende Skridt til en Revision saa vel af de ny Regler for Bugsering i Lodsfarvand som af de ny Lodstakster. Naar der saaledes foreligger haandgribelige Resultater for de Sagers Vedkommende, hvorom Foreningens væsentligste Arbejde har samlet sig, tør man betegne det forløbne Aar som tilfredsstillende, saa meget mere som Beretningen viser, at Foreningen har beskæftiget sig med en Række andre Spørgsmaal af Interesse for vor Sejlskibsfart. Aaret har ganske yderligere fæstnet Sejlskibsrederi-Foreningens Stilling som en af vore ledende Søfartsorganisationer.

Paa Foreningens d. 2. Juli forestaaende Generalforsamling, der afholdes i Nykjøbing Mors, vil forhaabentlig møde en fyldig Repræsentation for Foreningens Kredsafdelinger og for de forskellige Limfjordsbyer, i hvilke Foreningen har mange Medlemmer; ikke alene de af Kredsafdelingerne valgte Delegerede, men ethvert Medlem af Foreningen har jo Adgang til Generalforsamlingen, hvis Forhandlinger tør ventes at blive af Interesse og Betydning for dansk Sejlskibsfart.

Nordisk Skibsrederforening skriver i sit Cirkulære:

Da vi ikke saa sjælden faar Sager til Ordning i Anledning af, at der er beregnet fejlagtig Kurs ved Fragtens Opgør, hvorved der paaføres Rederen større eller mindre Tab, har vi ved forskellige Lejligheder fremhævet Nødvendigheden af at være saa agtpaagivende som muligt i saa Henseende. Selvfølgelig er saadanne Kursfejl ofte begrundet i simpel Uagtsomhed fra vedkommende Modtagers Side og lader sig da let ordne, men undertiden hænder det ogsaa, at der ligefrem foreligger et Forsøg paa at tilvende sig en uberettiget Vinding paa Rederiets Bekostning, der ofte kan løbe op til store Beløb.

Fornylig fik Foreningen en saadan Sag til Ordning med Hr. Fred. Drughorn i Rotterdam, og da der her foreligger en næsten systematisk Fejlregning af Kursen, drevet i stor Skala, finder vi det rettest at omtale samme i vort Cirkulære.

Mellem Aarene 1900-1902 havde Hr. Fred. Drughorn i Rotterdam tidsbefragtet en 8-10 norske Dampskibe, hvorfor Fragten ogsaa blev betalt i rette Tid, uden at man havde noget at bemærke. For nogen Tid siden opdagedes der imidlertid ved et Tilfælde, at Kurserne i et Par af hans Fragtopgør ikke var ganske paalidelige,

hvorved man fik Mistanke om, at muligvis de øvrige Fragtregninger ogsaa kunde være fejlagtige, og ved at tilvejebringe Hr. Drughorns forskellige Afregninger for ovennævnte Tidsbefragtninger og gaa disse nøjagtig igennem, viste det sig ogsaa, at Kurserne var fejlagtige, Hr. Drughorn havde benyttet en fordelagtigere Kurs end den Kurs, der var gældende, da Fragten blev betalt. Dette havde fundet Sted i længere Tid, og ved at omregne Beløbene efter den rigtige Kurs, blev Resultatet det, at der tilkom Rederierne et yderligere Beløb af Fl. 1,642.90. Dette Beløb havde Rederne saa forsøgt at faa refunderet, men Hr. Drughorn vilde først ikke indrømme sine Fejl. Da dette Standpunkt imidlertid blev uholdbart, forsøgte Hr. Drughorn at komme bort fra sit Ansvar ved at henvise til Redernes Kvitteringer, og det var først efter mange Anstrengelser, at det lykkedes Foreningen at faa ham til at tilbagebetale de Fl. 1,642.90, som han havde tilvendt sig fra Rederne paa uregelmæssig Maade.

Det er bekendt, at den tyske Kejser omfatter Udviklingen af Handelsflaaden med stor Interesse, og at dette i flere Henseender har været af Betydning for denne. I en Tale, som den bekendte Direktør for Hamburg-Amerika Linjen, Hr. Ballin, forleden holdt under Prøvefarten med en til Selskabet nybygget Damper, „Meteor“, oplyste han, at Kejserens Interesse for den tyske Skibsfart er af gammel Dato. Han meddelte nemlig, at da Hamburg-Amerika Linjen skulde bygge sin første Damper til transatlantisk Fart og aabnede Underhandlinger om Kontrakten med et engelsk Firma, overraskedes man med et Besøg af den præsiske Gesandt i Hamburg, der sagde, at han kom efter Rigskanslerens, Fyrst Bismarcks særlige Ordre. Bismarck anmodede, i Overensstemmelse med et af den unge Prins Wilhelm, den nuværende tyske Kejser, udtalt indtrængende Ønske, Selskabet om at lade et tysk Værft bygge den store Damper, de stod i Begreb med at anskaffe. Han tilføjede, at Prinsen var overbevist om, at det for Tysklands Fremtids Skyld var absolut nødvendigt, at det ikke længere skulde være Askepot med Hensyn til Skibsbygning, og at de tyske Skibsværfter var i Stand til at bygge lige saa gode Skibe som de engelske. — Det var udelukkende dette, af Bismarck paa Prinsens Vegne udtalte Ønske, der bevægede Selskabet til at gøre Forsøget med et tysk Firma. Forsøget kronedes imidlertid med Held, idet det i Tyskland byggede Skib slog den daværende Atlanterhavsrekord paa sin første Rejse. Det næste dristige Forsøg, som Selskabet gjorde, var at sende sine Hurtigdampere paa Lysture til Middelhavet og Østen i Vintersæsonen, da Atlanterhavstrafiken er mindre. Det var atter her Kejseren, der opmuntrede til dette Vove-stykke; i 1891 inspicerede han personlig det første Skib, der afgik fra Elben paa en af disse Vinterekskursioner. Kejseren saa Chancerne for dette ny Foretagende, endnu da Hr. Ballin selv ikke var klar over dem, og han udtalte til denne: „Faa kun vore Landsmænd til at søge til Søen, saa vil baade Nationen og Deres Selskab faa en rig Høst“. Tanken med disse Lystrejser er nu bleven yderligere udviklet; det sidste Forsøg paa dette Omraade er det ny Dampskib „Meteor“, der er bestemt til Sørejser, der foretages for Fornøjelse, for Helbred og Rekreation, og for hvilke der er fastsat en moderat Betaling.

Fra The Sailing Shipowners' Documentary Committee i London har Dansk Sejlskibsrederi-Forening modtaget følgende Skrivelse, der for nogle Dage siden er tilstillet Komiteen fra „Lloyds“:

„Ved et for nylig indtruffet Tilfælde, i hvilket det

mislykkedes for et Skib at forstaa de for dette bestemte Ordre, der blev signaleret til det fra en af „Lloyds“ Signalstationer, forarsagedes der en Del Ubehageligheder for Rederen, og den tjenstgørende Funktionær paa Signalstationen beklager sig i den Anledning over, at Officererne af Handelsmarinen ikke altid drager tilstrækkelig Omsorg for at sikre sig en Efterretning, der signaleres fra en Kyst-Signalstation. Vi vedlægger et Uddrag af et Brev, som vi har modtaget om dette Æmne, og haaber, at De vil være saa venlig at bringe Indholdet til Medlemmernes Kundskab, for at det nævnte Forhold saa vidt muligt kan blive forbedret.“

Det omtalte Uddrag lyder saaledes:

Jeg tillader mig herved atter at henlede Opmærksomheden paa, at Officererne af Handelsmarinen synes at være i høj Grad ligegyldige, hvad Signalering angaar.

I det omhandlede Tilfælde syntes de kun at have Interesse for at faa deres egne Tanker udtrykt, hvorimod de, da det drejede sig om at modtage en Efterretning, der maaske var af allerstørste Betydning for Rederiet, ganske roligt holdt Kurs, idet de tilkendegav Signalstationen, at Signalet ikke var blevet forstaaet.

Angaaende Beretningen om det femte nordiske Søfartsmøde har vi modtaget følgende:

De bedes velvilligst afse lidt Plads i Bladet til medfølgende Linjer, for muligvis at henlede Kollegers Opmærksomhed mere paa den nylig udsendte Beretning om det femte nordiske Søfartsmøde. Det er jo nu en Gang saaledes, at kun faa af dem, der skal passe deres Gerning til Søs, vil faa Lejlighed til at overvære et saadant Møde, ihvor store Søfartsinteresser, der end staar paa Dagsordenen; det er derfor af stor Betydning og Interesse, at der foreligger et stenografisk Referat, hvor man kan læse Ord for Ord, hvad de forskellige Talere har sagt og saaledes langt bedre faa en Opfattelse af, hvordan de forskellige Meninger er om de behandlede Spørgsmaal, for selv det bedste Uddrag kan vanskelig gengive det samme som vedkommende Talers egne Ord. Foruden den store Interesse de behandlede Spørgsmaal har, maa det ikke glemmes, at det var de mest fremragende og anerkendt dygtigste Mænd fra Norden paa Søværnets Omraade, der var samlede og udvekslede Anskuelser paa en forud godt forberedt Maade og, hvad der er af stor Betydning for alle, paa en saa jævn og letfattelig Maade, at det næppe volder nogen Vanskelighed at følge med og forstaa Indholdet overalt.

For at nævne noget i Flæng — hvem vil ikke med stadig stigende Interesse læse Forhandlingen om Rømningsvæsenet, og hvad der kan gøres derimod, eller om hvorfor en Skibsskrue bør være højreskaaret og ikke venstreskaaret. Det er umuligt at sige, hvad hver enkelt vil følge med størst Interesse, men enhver, der har noget med Søværnen at gøre, burde gøre sig bekendt med den nævnte Beretning, ellers vil de gaa Glip af noget af det bedste, der i lang Tid har været tilgængelig for den farende Sømand. Man vil sikkert være enig med mig i, at de Mænd fortjener Tak, som har sørget for at nævnte Forhandlinger blev tilgængelige for enhver, og Sekretæren for den udmærkede Ordning af Stoffet med Tilføjelse af de Biomstændigheder, som staar i Forbindelse med Mødet. Det er i høj Grad ønskeligt, om ogsaa i Fremtiden saadanne Møders Forhandlinger maatte blive offentliggjort paa lignende Maade.

Nu om Stunder holdes der Taler og Foredrag om næsten alt muligt og paa alle mulige Steder, og det har vist ikke undgaaet adskillige Tilhøreres Opmærksomhed, hvor meget et daarligt Foredrag kan skade en Sag i Stedet for at gavne den, dels ved at gøre vedkommende

Sag latterlig, dels ved at kølne Tilhørernes Interesse, og dels ved at give Modstanderne Lejlighed til at gøre nogle slaaende Bemærkninger, der hos dem, der endnu ikke har dannet sig en bestemt Mening, ofte gaar af med Sejren; ogsaa paa den Maade formener jeg, at nævnte Beretning kan virke belærende ved at give Forbilleder paa gode Foredrag baade med Hensyn til Behandling af Stoffet og det Omfang, hvori det bør gaas igennem.

Med Tak for Optagelsen

Jens Kusk Jensen.

De paa Skibsbyggerierne ved Svendborg Sund arbejdende Medlemmer af Skibstømrernes Fagforening har erklæret Strejke. Aarsagen hertil er, at Svendene ønskede en for et Par Aar siden mellem dem og Skibsbygmestrene truffen Overenskomst forandret. Det Forslag, som de i den Anledning fremkom med, var imidlertid af en saadan Beskaffenhed, at Skibsbygmestrene ikke kunde gaa ind derpaa, og saa erklæredes Strejken.

Det er dog ikke alle Værfterne, der berøres heraf; nogle af dem beskæftiger udelukkende Ikke-Fagforeningsmedlemmer. (Svendb. Amtst.)

Skoleskibet „Georg Stage“ vil ankomme til Nykjøbing Mors d. 1. eller 2. Juli, for at foretage en Sejlstur med Deltagerne i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling d. 2. Juli, efter at dennes Forhandlinger er afsluttede.

Det forenede Dampskibsselskabs Ekspeditør i Odense, Hr. Severin Rode, er afgaaet ved Døden. Den Af-døde, der var Skibsførersøn, nedsatte sig, i Følge „Fyens Stiftst.“, i 1870 som Købmand i Odense. Fra denne Virksomhed trak han sig for c. 18 Aar siden tilbage for at overtage Stillingen som Ekspeditør for „Det forenede Dampskibsselskab“.

Paa forskellig Maade har der været lagt Beslag paa Severin Rode, der var en almindelig agtet og afholdt Personlighed. Han har saaledes bl. a. i 6 Aar haft Sæde i Ligningskommissionen og sad i sin Tid i Handelsforeningens Bestyrelse som Sekretær.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Bekendtgørelse fra Lodskommandøren i Pillau indskærpes det Kaptajnerne paa Dampskibene at sejle langsomt, naar de passerer Pillau Nordmole, saa snart et rødt Flag vajer fra samme. Undladelse heraf medfører Straf.

En nordisk Lov om Konnossements-Klausuler?

Handelstandens Andragende.

En Udtalelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har fra Justitsministeriet modtaget til Udtalelse et

Andragende fra Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation angaaende Tilvejebringelsen af en Lov om Ansvarsbestemmelser for Rederen overfor Ladningsejeren og om Ugyldigheden af visse Vedtagelser i Konnossementer eller lignende Overenskomster. Da Indholdet af dette Andragende tidligere er offentliggjort, har Repræsentationen bestemt ogsaa at offentliggøre sin d. 21. ds. til Justitsministeriet afgivne Erklæring.

Dennes Ordlyd er følgende:

Til Justitsministeriet!

I Skrivelse af 23. April d. A. har det høje Justitsministerium udbedt sig en Udtalelse fra „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ i Anledning af hoslagt tilbagefølgende Skrivelse af 16. Marts d. A. fra „den danske Handelsstands Fællesrepræsentation“, hvori samme under Henvisning til en paa det d. 19. August f. A. heri Staden afholdte 8de danske Handelsmøde vedtagen Resolution om Ønskeligheden af, at der gives et Tillæg til Sølovens § 142 vedrørende Regler om Ansvarsbestemmelser for Rederen overfor Ladningsejeren og om Ugyldigheden af visse Vedtagelser i Konnossementer, Certepartier eller lignende Overenskomster, gaaende ud paa Ansvarsfrihed for Rederen — har anholdt Justitsministeriet om at træffe Foranstaltninger til Tilvejebringelsen af en saadan Lov og særlig om at indlede Forhandlinger om tilsvarende Foranstaltninger i Sverrig og Norge uden at oppebie en senere almindelig Revision af de nordiske Sølove.

Angaaende denne Sag skal da nærværende Fællesrepræsentation tillade sig at udtale følgende:

Paa det i Kjøbenhavn d. 2.—4. Juli f. A. afholdte 5te nordiske Søfartsmøde vedtoges følgende Resolution: „Mødet udtaler, at det anser de i Certepartier og Konnossementer nu brugelige Klausuler til Begrænsning af Rederens Ansvar efter Loven som uheldige paa forskellige Punkter og finder det ønskeligt, at disse i flere Retninger undergives Ændringer til Betyggelse saa vel for Købmand som Reder. Med Hensyn hertil anser Mødet det for ønskeligt, at Repræsentanter for Handel og Søfart i de tre nordiske Lande udarbejder Forslag til saa vidt muligt enslydende Formularer til Certepartier og Konnossementer, dog at disse Formularer ikke bringes til Anvendelse, forinden de tiltrædes af i det mindste Frankrig og Tyskland.“

Ligesom Fællesrepræsentationen i det hele kan tiltræde denne Resolution, saaledes er dens følgende Betragtninger i væsentlig Overensstemmelse med Udtalelserne paa nævnte Søfartsmøde (jfr. den trykte Beretning Side 52—91 og 116—128) fra samtlige Søfartens Repræsentanter. Det bemærkes særligt, at Handelsstandens Repræsentanter paa Søfartsmødet gentagende fremhævede denne Stands Villighed til at samarbejde med Søfartens Repræsentanter i nærværende Sag.

Spørgsmaalet om praktiske og for alle Parter retfærdige Certeparti- og Konnossementformularer er gammelt og vanskeligt. Bortset fra den nordamerikanske „Harter Act“, har det i alle Lande været overladt Parterne ved Kontrakten at ordne det saaledes, som de kunde enes om. Der har her staaet og staaer en Kamp mellem Redere og Købmænd. Den øjeblikkelige Stilling er nærmest denne, at Rederne har sejret ved Skibe i faste, regelmæssige Ruter, medens Købmændene ofte har kunnet paatvinge Rederne altfor ugunstige Kontraktvilkår i den frie Fragtfarts Certepartier og Konnossementer. Disse Forhold er yderst uheldige. Egentlig Kontraktfrihed i den enkelte Situation vil let være udelukket for den enkelte Part, der tvungen af Konkurrence og Fagorganisationer ofte maa tage mod, hvad Modparten byder. En tilfredsstillende Normalordning lader sig vanskelig opnaa gennem ny Lovbestemmelser; thi Forholdene stiller sig i forskellige Farter saa uens-

artet, og Udviklingen er saa stærk, at en Lovgivning, der vilde væsentlig overflødiggøre Særaftaler gennem Certepartier og Konnossementer, vilde blive meget vidtløftig og endda hurtig vilde forældes. End større Betæneligheder maatte man nære overfor en Lov, der vilde erklære visse Klausuler for ugyldige, eller som paa anden Maade ufravigelig vilde fastslaa visse Bestanddele af Kontrakten, specielt vedrørende Rederens Ansvar for Ladningen og i Følge Konnossementets Lydende.

Det skal ikke her nærmere undersøges, hvilke Grænserne er for den Betydning, som en saadan Lov kunde faa til Sikring af Konnossementets Benyttelse som „virkeligt Omsætningspapir“, eller til Beskyttelse for Ladningsmodtagerens Tillid til, hvad Konnossementet kunde siges at love ham med Hensyn til Varen. Der skal kun peges paa, at alle Laan imod Konnossement (enhver Bank-Rembours) maa regne med Søens Farer, med den Risiko, der ligger i, at Konnossementet angaar en individuel Vare under Transport samt paa, at Rederens Ansvar for Konnossementets Overensstemmelse med det faktisk indladede, under Nutidens Forhold — med Konnossementer „received for shipment“, med „gennemgaaende“ Konnossementer og med de uhyre Stykgodsladninger (Ansvaret for Mærker) — mere og mere viser sig at kunne medføre et Ansvar, som hviler uretfærdig tungt paa Rederen. At gaa nærmere ind herpaa er næppe i Øjeblikket paakrævet, idet Fællesrepræsentationen mener at burde begrænse sig til paa det mest indtrængende at advare imod, at der nu i Danmark — alene eller i Forbindelse med Norge og Sverrig — gives ufravigelige Lovregler, der erklærer visse Klausuler om Rederens Ansvarsfrihed for ugyldige. Et saadant Skridt vilde nemlig sikkert ikke blot true vitale Skibsfartsinteresser, men ogsaa kunne blive skæbnesvangert for dansk Handel, og gennem begge disse Kilder for dansk Landbrug og Industri.

I den danske Handelsstands Fællesrepræsentations Skrivelse af 16. Marts d. A. henvises der til den Resolution, der vedtoges paa det 8de danske Handelsmøde. Denne Resolutions Kærnepunkt er dette: at søge gennemført „en Slags nordisk Harter Act“, hvorved det i Tilslutning til Sølovens § 142 fastslaaes, at „alle Kontraktbestemmelser i Konnossementer, Certepartier eller andre lignende Overenskomster, Fragtfart vedrørende, som gaa ud paa at indskrænke eller ophæve Lovgivningens almindelige Regler om Bortfragterens Ansvar for behørig Omsorg for Skibets Sødygtighed, Udrustning, Bemanning og Proviantering, saa vel som for behørig Modtagelse, Stuvning, Garnering, Bevaring, Individualisering og Aflevering af Godset, er retsligt ugyldige — hvad enten Kontrakterne ere indgaaede her eller i Udlandet, og selv om der i paagældende Befragtningsdokument er henvist til fremmede Lovgivningsbestemmelser eller Kutymen.“

Den her foretagne Henvisning til de nordamerikanske Fristaters „Harter Act“ har den største Interesse, fordi denne frembyder det eneste hidtil gjorte Forsøg paa i Praksis at gennemføre Lovregler om visse Ansvarsfrihedsklausulers Ugyldighed. Forinden selve disse Reglers Indhold omtales, maa det først og med største Kraft understreges, at Handelsstandens Forslag — der stemmer med den i Beretningen S. 58—67 aftrykte „Betænkning fra det af Grosserer-Societetets Komite om Konnossement-Sagen nedsatte Udvalg“ — gaar overmaade langt videre end „Harter Act“, saaledes at netop denne store Udvidelse af Reglernes Virksomhedsomraade giver en Lov, der vil kunne virke fordærvende, medens „Harter Act“ har vist sig at lægge saa meget svagere og færre Baand paa Redernes Kontrakter, at en virkelig Indførelse netop af dens Regler vilde staa for Rederne som langt mindre betænkelig. Denne overmaade store og praktisk afgørene Udvidelse ligger i Ordene „hvad enten Kontrakterne ere indgaaede her eller i Udlandet“ — og skildres i den nævnte Udvalgsbetænkning (Beretningen S. 64—65) saaledes: „En nordisk Lov af saadant eller lignende Ind-

hold skulde altsaa omfatte: 1) alle Farter mellem Havne i de nordiske Lande indbyrdes, 2) alle Farter til en nordisk Havn, endelig ogsaa 3) Farter fra en nordisk til en fremmed Havn". Det betones, at Forslaget „kun“ erklærer Kontrakterne for „ugyldige indenfor nordisk Retsomraade“ — medens der ikke som i „Harter Act“ sættes store Bøder for at kontrahere imod Loven. Derfor er der formentlig ogsaa en Mulighed for, at Ansvarsfrihedsklausuler ved Fart fra Norden vilde blive kendt gyldige i fremmed Land, medens tilsvarende Kontrakter om Fart til Norden altid var ugyldige for nordiske Domstole, selv om to fremmede Personer havde afsluttet dem. Saaledes vilde nordiske Redere i hvert Fald ikke blive stillet ugunstigere end hidtil i Konkurrencen med fremmede Rederier.

„Harter Act“ bærer sig nu virkelig ogsaa ganske anderledes ad. Vel angaar dens Sect. 3 — der giver Rederen Ansvarsfrihed for „nautiske Fejl“ af Besætningen, og saaledes kun udtrykkeligt udtaler, hvad der er Praksis i Nordens Certepartier og Konnossementer — al Skibsfart til og fra amerikanske Havne (to or from any port in the U. S. A.). Men de afgørende Regler i Sect. 1 og 2, der forbyder Klausuler givende Ansvarsfrihed for Fejl ved Indladning, Bevaring og Udlosning samt for Mangler ved Skibets Sødygtighed, de angaar kun Skibstransport fra og imellem de amerikanske Havne („from or between ports of the U. S. A.“). Altsaa, „Harter Act“ kommer ved Fragtfart med andre Lande ikke til Anvendelse i de nordamerikanske Fristater i det langt overvejende Antal Tilfælde, hvor Dommen skal fældes paa Opfyldelsesstedet (Losningsstedet), og hvor Dokumentet er udstedt i en fremmed Havn.

Om de nævnte, af Handelsmødet foreslaaede videregaaende Regler skal man tillade sig at citere Hr. Bankdirektør, Etatsraad Damms Udtalelser paa Mødet (jfr. Beretningen S. 40—42):

„Denne Bestemmelse: „hvad enten Kontrakten er indgaaet her eller i Udlandet“ er ganske abnorm og vanskelig at gennemføre. Det er tvivlsomt, hvorvidt en Domstol her vil finde, det er rigtigt, skønt det staar i Loven, at anvende en saadan Bestemmelse paa et Konnossement, der er udfærdiget ved Sortehavet eller i Amerika. Vedkommende fremmede Undersaet aner ofte slet ikke, at Konnossementet vil komme frem i Danmark eller Skandinavien. Er Konnossementet udstedt f. Eks. til Gibraltar, véd han ofte ikke, om det er til England eller Tyskland, eller hvor det skal hen. I Tilfælde af, at det kommer til Danmark, vil det være ugyldigt efter dansk Lov; gaar det anden Steds hen, kan det godt gaa. Men naar et saadant Konnossement er udfærdiget i god Tro i Amerika, uden at Vedkommende véd, at det vil blive undergivet dansk Lovs Bestemmelser, tvivler jeg meget paa, at det paa Grund af disse forskellige Ting, som ikke stemmer med dansk Lovs Fordringer, vil blive kasseret.“

Lignende Indvendinger mod Loven rammer den, naar et gennemgaaende Konnossement, der har været gyldigt for den største Del af Rejsen, bliver ugyldigt, f. Eks. for Turen fra England hertil, og den sidste Reder uden at have Regres til de tidligere da maatte hæfte, til Trods for Klausulerne, for en Skade, hvis Opstaaelsessted ikke lader sig oplyse.

Forslaget er et Slag i Ansigtet paa fundamentale internationale Privatrets-Regler, naar det erklærer for ugyldig en Kontrakt, der er afsluttet gyldig paa Oprettelsesstedet, muligvis mellem to Personer af ikke nordisk Nationalitet og rent tilfældig kommende for nordisk Domstol. Men i Virkeligheden foreligger den samme principielle Indvending mod Forslaget ogsaa for de Tilfælde, hvor Kontrakten er afsluttet paa fremmed Plads med en nordisk Havn for Øje, mellem to Personer, af

hvilke den ene — som Ladningsejer eller Reder — er dansk, eller de begge er danske. Handelen og Skibsfarten maa foregaa under normale Former, og en Kontrakt vil paa fremmed Plads blive sluttet efter de dér brugelige og dér retsgyldige Regler og Former. Kun for Farten imellem danske Havne er den internationale Privatrets Regler ligegyldige. Naar al gældende Søret viser en saa stærk Tendens til at anvende Opfyldelsesstedets Love (se f. Eks. Reglerne om Havarigrosse), saa beror Berettigelsen heraf paa alle Søretsreglers Ensartethed i det væsentlige. Handelsmødets Forslag er derfor Udtryk for en Bevægelse i stik modsat Retning af den, som affødte „York & Antwerp-rules“.

En Lov som den foreslaaede vilde endog maaske ikke blive taalt af de store søfarende Nationer. Prøven herpaa findes i de Følelser, som de engelske Love vakte hos nordiske Redere, da England overfor fremmede Skibe gennemførte Reglerne om Ladelinjer og Dækslast. Og dog drejer det sig her om Foranstaltninger til Sikring af Menneskeliv. Men hvad Verdens største Sømagt kunde tillade sig, kan Norden ikke derfor gøre. Selv om man imidlertid saa bort fra saadanne mulige internationale Forviklinger, blev der en anden stor og nærliggende Betænkelighed tilbage. Den mulige legale Fordel for nordisk Skibsfart, som det ovenfor omtalte Udvalg fandt i, at visse Kontrakter altid var ugyldige i Norden, medens udenlandske Domstole muligvis vilde erklære tilsvarende for gyldige, kunde saare let overvejes af den Misstemning, der vilde rejse sig imod Farten paa Havne, hvor saadanne Lovregler praktiseredes. Dels vilde der blive Spørgsmaal om Differentialfragttakster. De Personer har jo Ret, som finder, at hele Sagen til syvende og sidst vil dreje sig om et Fragtspørgsmaal: Betal Rederen tilstrækkelig høj Fragt, og han sletter gerne alle Fritagelsesklausuler! Og desuden vil vel Nordens Havne maaske ikke blive egentlig boycottede (jfr. Handelsmødets Beretning Side 65), dertil er Behovet for Tonnage til Norden nok for stort; men de vil utvivlsomt derved blive generede og trykkede i Konkurrencen. En Nabohavn som f. Eks. Hamburg vil ved Importen til vore Provinshavne faa et saadant større eller mindre Forspring for de danske Havne, som kan blive afgørende i Nutidens haarde Konkurrence.

Det er derfor ubetinget en Stille Sagen paa Hovedet, naar Handelsmødet anser Norden, eller endog Danmark, for at være den, der bør gøre Begyndelsen til en Bevægelse, som efterhaanden kunde omfatte ogsaa de store Lande. Nej, det lille Land skal her netop følge efter. Kun naar vore store Naboer, særlig England og Tyskland, er gaaet foran, kan Danmark lovgive i den her foreslaaede Retning. Og da nu den engelske Handelsminister for ganske nylig har udtalt officielt som Svar paa en til ham i Parlamentet stillet Forespørgsel om Indførelse af en „Harter Act“ i England, at en Sag som den om Rederens Ansvar for det indladede Gods bør ordnes af Parterne uden Lovgivningens Indblanding, saa vilde Tidspunktet være særlig uheldig valgt for et Forsøg paa fra Nordens Side at give „Eksempel til almindelig Efterfølgelse“ paa en tilsvarende tvingende Lovgivning. I hvert Fald burde man afvente Udfaldet af de Bevægelser i lignende Retning, som er rejste dels i Frankrig, dels i Tyskland af de hanseatiske Handelskamre, jfr. de sidstes Rundskrivelse af Juni 1902, der er gengivet i Handelsmødets Beretning Side 74—80, og af hvilken særlig følgende, Side 78 gengivne Passus fortjener Opmærksomhed:

„Allerdings würde eine von Deutschland allein in die Wege geleitete Gesetzgebung in diesem Sinne bei dem internationalen Charakter der Schiffahrt und des Versicherungsgeschäfts keine oder doch nur eine beschränkte Abhülfe bieten, und andererseits die deutschen Rhederei- und Assekuranz-Interessen empfindlich schädigen können.“

I Henhold til ovenstaaende maa nærværende Fællesrepræsentation indtrængende tilraade, at Handelsrådets Ønsker ikke imødekommes, men at Spørgsmaalet om mulige Reformers af Sølovens Regler om Rederansvaret henvises til den nordiske Søfartskomite, om hvis Nedsættelse man har andraget, og uden at der fra Regeringens Side gives en saadan Komite nogen Anvisning paa eventuelle ufravigelige Regler. Thi selv de i Omraade („from and between“) lempelige Regler i „Harter Act“s Sect. 1 og 2 er for ubetingede. Baade ved Spørgsmaal om Ansvar for Indladning og Losning og for Sødygtighed drejer det sig nemlig om Ansvar for Tredjemands (Besætningens, Stuveres) Fejl, og derfor kommer der Tilfælde, hvor Rederen vil kunne have retfærdigt Krav paa en særlig Ansvarsfrihed, bestemt ved Kontrakten eller endog ved Loven. Ved fælles Arbejde og Overenskomst mellem Redere og Købmænd — eventuelt under Opstilling af ny vejledende (deklarative) Regler i Søloven — bør der udformes Normer for Certepartier og Konnossementer, der søges saa vidt muligt internationalt bragte i Anvendelse, og som ikke blot i Almindelighed tilstræber at dele Sol og Vind lige mellem Rederes og Købmænds Interesser, men som gør dette gennem et forskelligt Indhold efter de forskellige Farter og Ladninger og efter om det gælder de store Ruteselskaber, der selv er velkendte og renommerede, medens de maa transportere Gods praktisk talt for hvem som helst, eller det gælder den frie Fragtfart, hvor Købmanden kan udsøge sit Skib og Rederen vælge sin Befragter, hvor det beror paa Konjunkturerne, hvem der i den konkrete Kontrahering faar Overtaget, og hvor visse faste Normalformer netop derfor er særlig paakrævede.

Literatur.

S. Stephensen: Sjømandskab om Bord i Dampskibe. Kristiania 1903.

Dette lille Arbejde, om hvilket Forfatteren selv siger, at det egentlig ikke har været bestemt til Offentliggørelse, fortjener allerede af den Grund nogen Opmærksomhed, at det behandler et hidtil i Literaturen kun lidet paaagtet Æmne. Vi mener imidlertid at kunne tilføje, at Bogen ogsaa paa Grund af sit Indhold vel er værd at stifte Bekendtskab med; alt i alt vil den nemlig kunne være til ikke ringe Nytte navnlig for de unge Navigatører, hos hvem man endnu ikke tør forudsætte den tilstrækkelige Erfaring.

Forfatteren har inddelt det foreliggende Stof i følgende Afsnit: Tjenesten om Bord i al Almindelighed, Forholdsregler under Gang, At gaa ind i udsatte Havne under Paalandsstorm, Manøvrering i trangt Farvand, Virkning af Ror og Propel, naar man gaar agter over, Slæbning i haardt Vejr, Bjærgning af Mandskaber, Kollisioner, Kystsejlad og Navigering paa korte Farvande, Nødror, Grundstødning, Vejr og Vind, Nogle Bemærkninger om Deplacement og Dødvægt, Om Skibes Vedligeholdelse, Enkelte Smaating, som det er nemt at huske, og Afmærkning af Kysterne — altsammen Spørgsmaal, som en ung Styrmand vanskelig kan sætte sig for godt ind i, og som vel ogsaa mangen erfaren Dampskibsfører vil læse med Interesse, om ikke for andet saa for at se, hvorledes en Kollega behandler disse gammelkendte Ting.

Gennemgaaende er Bogen velskrevet og indeholder særdeles tydelige og klare Oplysninger om de Spørgsmaal, der ligger for; dog maa det naturligvis stadig erindres, at den kun er et Hjælpe middel for den, der søger praktiske Oplysninger om Arbejdet om Bord i Dampskibe, og at den hverken kan være, ikke heller

gør Fordring paa at være nogen Haandbog med udtømmende Besvarelser af de ovenfor nævnte Spørgsmaal. Alene dens Omfang (142 Sider, lille Oktav) er en Bekræftelse herpaa.

Et enkelt Afsnit „Kollisioner“ finder vi det rigtigst at advare noget imod, uagtet det indeholder en Del af Interesse. Dets Overensstemmelse med de internationale Søvejsregler er nemlig — hvad ogsaa Forfatteren gør opmærksom paa — langt fra fuldstændig, og til disse sidstes Bestemmelser, mener vi, bør man holde sig saa nær som muligt.

Der er i Teksten indløbet en Del meningsforstyrrende Trykfejl, som man vil staa sig ved at rette forinden Bogen.

Isforholdene i de arktiske Have 1903. Udgivet af det danske meteorologiske Institut paa Opfordring af den VII internationale Geograf-Kongres.

Dette interessante Arbejde, der fremkommer som Særtryk af meteorologisk Instituts nautisk-meteorologiske Aarbog, giver ligesom i tidligere Aar en Oversigt over Isforholdene i de nordlige Regioner, udarbejdet paa Grundlag af det af forskellige Institutioner, Skibsførere og Rejsende indsamlede Materiale af Kaptajn i Flaaden V. Garde.

Af den almindelige Oversigt fremgaar det, at Isforholdene i Barents-Søen i det væsentlige har været uheldige; saa vel Passagen Nord om Nowoja-Zemlja som Adgangen til Franz Joseph-Land og NØ. Spitzbergen har nærmest været spærret hele Sommeren. I Matotschkin Strædet brød Isen op d. 5. Juli, derimod findes der ingen Oplysninger i denne Retning fra Kara-Havet. Ud for SV. Landet af Spitzbergen har Forholdene været ret ugunstige, og først sidst i Juli blev N. Landet tilgængeligt. Paa Grønlands Ø. Side var Isbæltet Nord for Jan-Mayen af normal Bredde indtil i August Maaned, paa hvilket Tidspunkt det svandt betydeligt ind.

Langs Ø. Grønlands Kyst laa Vinterisen endnu ubrudt i første Halvdel af August; ved Kolonien Angmagsalik var Forholdene dog særdeles gunstige i Juni, Juli og Avgust. Islands Kyster var i det væsentlige isfri hele Aaret, kun uden om Kap Nord var Dampskibsfarten hindret nogle enkelte Dage.

I Nord-Atlantehavet mødte man paa Grønlandsruten en Del Isfjelde ret østligt i April, medens man paa Amerikaruten traf de første Isfjelde og Ismarker i Marts. Disse tiltog hurtigt i Størrelse, og Foraaret og Sommeren 1903 blev saa rig paa Isfjelde, at man i en Aarrække ikke har set Mage dertil. Langs Labrador, New-Foundland og Bankerne vedblev Isdriften hele Sommeren.

I Davis-Strædet havde man ved Grønlands S.V. Side ret normale Isforhold; en Del Is kom allerede ved Nytaarstid, men fra Begyndelsen af Februar og indtil Midten af April, da Hovedismassen indfandt sig, var Kysten isfri. I Juni begyndte Isen at tage af, og fra Begyndelsen af Avgust var Kysten fri. Isen naaede ikke nordligere end lidt Syd for Godthaab, skønt Polarstrømmen havde en betydelig Hastighed; denne modvirkedes nemlig i høj Grad af vedvarende nordlige Vinde.

I Baffinsbugten var Isforholdene meget uheldige i den østlige Del, men til Gengæld meget gunstige i den vestlige Del; Melvillebugten var saaledes fuld af sammenpakked Drivis lige indtil Midten af Avgust. Kap York naaedes af Hvalfangerne d. 26. Juni.

I Beringhavet var Forholdene ret ugunstige i Maj; den østlige og vestlige Passage blev begge passable i Begyndelsen af Juni, og Bering-Strædet naaedes ad begge Veje c. d. 20. Juni. I den første Halvdel af Juli opførte Isdriften i Strædet.

Point Barrow passeredes af Hvalfangerne d. 6. Avgust, og Makenzieflodens Munding naaedes d. 22. Avgust.

Af alle disse Oplysninger fremgaar det:

at der i 1903 er tilført de tempererede Have en normal Ismængde fra Polarhavet, og

at Labradorstrømmen har ført ualmindelig mange Isfjelde med sig i 1903.

For Aaret 1902 sluttede Beretningen saaledes: „Is- og Vejrforhold i 1902 peger nærmest imod normale Forhold omkring Island og Grønland i 1903; derimod bør man i Betragtning af den forsvindende ringe Forekomst af Isfjelde i 1902, være forberedt paa en betydeligere Forekomst af Isfjelde i 1903 Øst for Labrador og Newfoundland.“

Ikke uden Grund peger Forfatteren paa den øjensynlige Overensstemmelse mellem denne Forudsigelse og de faktisk indtraadte Forhold, hvad han med Rette benytter som Grundlag for en indtrængende Opfordring til arktiske Rejsende om at støtte det meteorologiske Institut i dets Bestræbelser for at tilvejebringe et fyldigt statistisk Materiale over Polarisens Udbredelse og Drift.

Om Forholdene i 1904, tilføjer Beretningen, kan man desværre ikke slutte noget med Sikkerhed af Isforholdene i 1903; disse giver nemlig kun den forholdsvis negative Oplysning, at de ikke i sig indeholder Anledning til at vente mere Istilførsel end i et Normalaar. Naturligvis indeholder Sammenstuvningen af Is i den nordlige Del af Barents-Søen altid en Fare; men for Hovedtilførselsvejen — den østgrønlandske Polarstrøm — kan Havet Syd for Franz Joseph-Land næppe antages at spille synderlig Rolle. Der foreligger ingen Tegn til, at Isfjeldforekomsten Øst for Newfoundland skal blive større i 1904 end i et Normalaar.

Beretningen indeholder foruden Teksten fem smukt udførte og særdeles oplysende Kort over Isforholdene i Maanederne fra April til Avgust og slutter med en Liste over de Institutioner og Privatpersoner, hvis Arbejde og Observationer for en saa væsentlig Del ligger til Grund for Værket.

Bestimmungen über die Einfuhr von ausländischen Waaren. St. Petersburg 1903. Dette lille Arbejde, der er os tilsendt fra Hr. Nic. Heimbürger i St. Petersburg, vil sikkert være af megen Interesse for Redere og Skibsførere, hvis Skibe gaar i Fart paa russiske Havne, idet det blandt andet udførligt behandler alt, hvad der staar i Forbindelse med Vareindførsel ad Søvejen.

Moderne Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

Ved i „Dansk Søfartstidende“ for d. 19. Maj at læse en Afhandling af Dr. phil. August Krogh og Navigationslærer Emil Krogh om ovenstaaende Spørgsmaal, kom jeg til at tænke paa et for mig uforglemmeligt Tilfælde med et af disse for Skibsfarten saa vigtige Instrumenter, der muligvis kan interessere nogle af Bladets Læsere.

Med et af Lord Kelvins Apparater (gauge) havde jeg ved flere Lejligheder faaet Lodskud uden at opdage Anledning til Mistanke om Uregelmæssighed og havde allerede saa megen Tillid til dets Paalidelighed, at jeg ikke fandt nogen Grund til at kontrollere det, da jeg i efternævnte Tilfælde var paa Rejse fra East Goodwin mod Hanstholmen. Med SV. Vind, meget lavt Barometer og tilsvarende vinterlige Vejrforhold, kom vi med en Dam-

per ud i Hoofden; nogen Tid efter at Galloper og NV. Hinder var passeret uden at komme i Sigte lod jeg tage et Lodskud for at blive overbevist om, hvorvidt Skibet var Øst eller Vest for den dybe Rendes 20 Fv. Kurve. Lodskudet gav mindre Vand end forudsat, og det samme vedblev at være Tilfældet ved mange efterfølgende Lodninger. Den følgende Dag var det ikke særlig sigtbart, men uagtet Kompassernes Deviation var til at stole paa, og der var god Fart, saa styredes der dog noget nordligere godt fri af Hollands Kyst, indtil Skibet kom over 20 Fv. Kurven, hvorfra Kursen igen rettedes op mod Hanstholmen godt fri af den jyske Landgrund.

Omtrent ud for Horns Rev toges igen et Lodskud, som, saa vidt jeg husker, gav 16 Favne, og samtidig forandrede Kursen til Vest med Loddet holdt gaende, men i Stedet for at tiltage, saa aftog Dybden, og da den en Tid havde været under 10 Fv., stoppedes Maskinen; derefter blev der loddet med et Haandlod, som ved Sammenligning med Patentloddeapparatet viste 3 à 4 Fv. større Dybde. Dette var en Beroligelse, men selvfølgelig ingen Garanti for, at Fejlen havde været konstant. Ved den Tid begyndte det at dages, der kom af og til Stjerner frem, og det lykkedes at faa nogenlunde gode Højder af Polarstjernen og en anden Stjerne nær ved Førstevertikalen. Ved Beregning af disse Højder fandtes det paaværende Sted midt paa Doggersbanke ved (Støvlen) 8 Fv. Pladen, som der var Lodskud af. Ved at udsætte Kursen tilbage stemte Kortets Dybde rigtig godt med de paa Apparatet aflæste + 4 Fv.

Siden den Tid har jeg ikke stolet paa nøjagtige Lodskud ved moderne Loddeapparater, før jeg har stoppet og sammenlignet dem med Resultatet af et almindeligt Lod paa Hampeline. Differancer har jeg ikke noteret, men mindes, at de har været betydelige, særlig saa længe jeg havde Lord Kelvins Maskine om Bord. D'Hrr. Kroghs Anbefaling af Lord Kelvins farvede Rør kan jeg ikke udtale mig om, dog har jeg enkelte Gange prøvet dem f. Eks. i Frostvejr, naar det almindelige Apparat var ubrugeligt, samt til at kontrollere det paa større Dybder. Saa vidt jeg husker, kostede det i sin Tid 1 Kr. at faa et brugt Rør farvet, og uden at undervurdere Betydningen af et paalideligt Lodskud, saa fandt jeg, at denne Pris var høj i Forhold til Ulemperne ved almindelige Lod.

Siden Rungs Batometer kom i Handelen, har jeg ved Forsøg faaet mere Tillid til dette. Paa meget blød Buud kan det blive forstoppet, og der kan komme Vand i Luftkamret, men de deraf følgende Fejl kan ikke undgaa Opmærksomheden, og det er let at afhjælpe dem.

A.

Skonnerter.

Man maa indrømme, skriver „Shipp. Gaz.“, at Sejlskibsrederiet nu ikke længer er en saa indbringende Forretning, som det i Almindelighed var for et Tiaar siden, men hvis man imidlertid kan fæste ubetinget Tillid til de Meddelelser, som nu og da indløber fra de forenede Stater, saa har dog de amerikanske mangemastede Skonnerter Rederier ikke noget at klage over, hvad Kystfarten angaar.

Disse store Skibe, ofte med 6 eller 7 Master riggede med Gaffelsejl, er særegne for den moderne amerikanske Skibsbygning, og det er væsentligst paa Grund af, at de kan bygges forholdsvis billigt og haandteres med saa lidt Mandskab, at Amerikanerne finder dem fordelagtige. I de sidste Aar er der bygget flere Skibe af denne Type end af nogen anden Slags Sejlere. Et af disse, Syvmasteren „Thomas W. Lawson“, skal have tjent 20 pCt. af sin Bygningssum i det første Aar. Herfra gaar

imidlertid Afskrivninger og lignende, men selv efter saadanne Fradrag skal der alligevel have været tilstrækkelig tilbage til at udbetale en meget betydelig Dividende.

„Thomas W. Lawson“s Ry som et meget fordelagtigt Skib vil dog snart svinde for en firmastet Skonnert, som nu er under Bygning i Mystic, Conn. Amerika er rigtignok de store Muligheders Land; men 35 pCt. om Aaret — hvad det ny Fartøj ventes at ville indbringe — synes rigtignok vel meget endog for Amerika

Omkostningerne ved at bygge dette Eldorado af et Skib ansættes til 45,000 Dollars, og med 6 Rejser om Aaret ventes den at ville indbringe 18,000 Dollars, efter at alle Havneafgifter og løbende Udgifter er betalt. Blandt Mandskabet skal kun være fire Matroser, og at disse skal være nok til en stor Firmaster kan synes mærkeligt; dog maa man huske paa, at det meste af det svære Arbejde om Bord i disse Skonnerter udføres ved Damp. I Følge Aktieindbydelsen skal der forhyres en Maskinmester eller maaske rettere „donkeyman“ til 35 Dollars pr. Maaned.

Hvorvidt denne Skonnert vil opfylde de store Forventninger, som dens Rederi stiller til den, maa Fremtiden vise. Til kort Fart paa den amerikanske Kyst er disse Fartøjer utvivlsomt vel egnede, medens de viser sig mindre anvendelige for længere Fart. Den firmastede Skonnert „Titania“ har saaledes nu været over 100 Dage i Søen paa Rejse fra Skotland til Dunedin.

For en Del Aar siden fandt Skibsrederne, at de kunde spare Mandskab ved at rigge deres Fuldriggere om til Barkskibe, medens Skibene paa samme Tid blev lettere at haandtere.

Muligvis vil i Overensstemmelse hermed den Rigning, der egner sig bedst for Fremtidens „deep water“ Sejlskibe, vise sig at være en Kombination af Raasejl forude og et stort Flademaal af Gaffelsejl paa de agterste Master.

Skagens Havn.

(Efter en Artikel i „Ingeniøren“ af Vandbygningsdirektør Otterstrøm).

Havnen kommer til at ligge ved Skagens Sønderstrand ud for Skagen By. Den indfattes af tvende Ydermoler, som er symmetrisk beliggende med Hensyn til en Akse, der fra Land udefter gaar i Retningen S. 36° Ø. Den vestre Mole bliver noget længere end den østre, fordi den nævnte Symmetriakse ikke falder vinkelret paa Kystlinjen. Enhver af Molerne kommer inderst til at bestaa af en retlinjet Strækning, der det Stykke medregnet, som ligger indenfor Kystlinjen, for den vestre Moles Vedkommende faar en Længde af 1,164 Fod, medens den østre Mole bliver 1,029 Fod lang. De to retlinjede Molestrækninger konvergerer udefter og slutter sig med deres ydre Ender til Molestrækninger, der krummes efter en Cirkelbue med 500 Fods Radius, maalt til Moleskærmens Inderside. Afstanden mellem de Punkter, hvori de retlinjede Molestrækninger kommer til at skære Kystlinjen, bliver 1,645 Fod, medens Afstanden mellem disse Strækningers ydre Ender bliver 1,160 Fod, begge Afstande maalt i Vandlinjen. Yderst ender de krumme Molestrækninger i Hoveder, mellem hvilke den 200 Fod vide Munding kommer til at ligge paa en naturlig Vanddybde af 21 Fod.

Det af Kystlinjen og disse Ydermoler begrænsede Vandareal, der har en Størrelse af c. 28,7 Tdr. geom. Maal, deles ved to Indermoler i en Yderhavn, hvis Vandareal faar en Størrelse af c. 10,8 Tdr. geom. Maal, og en Inderhavn, hvilken sidste igen ved en fra Land ud-

gaaende, 128 Fod bred, Pier deles i et ydre og et indre Bassin med et henholdsvis c. 6,0 Tdr. og c. 10,75 Tdr. geom. Maal stort Vandareal, det sidste dog til Dels opnaaet ved en mindre, c. 0,25 Tdr. stor Udgravning ind i Land. Indermolerne og Pieren vil optage et Areal af c. 1,4 Tdr. geom. Maal.

De to Indermoler, der skal udgaa fra Punkter paa Ydermolerens retlinjede Strækninger, den østre i en Afstand af 162 Fod, den vestre af 184 Fod indenfor det Punkt, hvor Ydermolens Krumning begynder, gives begge en Retning vinkelret paa Symmetriaksen, idet dog den yderste, 80 Fod lange Strækning af den vestre Indermole bøjes noget af fra denne Retning, og begge Moler afsluttes med Hoveder, som begrænser Inderhavns 130 Fod vide Munding. Maalt fra Skæringspunkterne med Ydermolerens indre Kronekanter faar den østre Indermole en Længde af 150 Fod, den vestre af 1,055 Fod, og Afstanden fra 21 Fods Kurven i Yderhavns Munding til den vestre Indermole bliver 650 Fod.

Ved Udgravning tilvejebringes der i Yderhavnen en Dybde af 14 Fod ved dagligt Vande, hvor denne Dybde ikke allerede findes; i den vestlige Del af Inderhavns indre Bassin uddybes til 11 Fod over et 4,0 Tdr. g. M. stort Areal, medens der i dette Bassins østlige Del og i det ydre Inderhavsbassin tilvejebringes en Dybde af 12 Fod over et tilsammen ca. 7,5 Tdr. geom. Maal stort Areal.

Anlægsbolværker opføres i en samlet Længde af c. 950 Fod langs Pierens tre Sider og den til samme stødende vestre Fløj, og paa de mod Inderhavnen vendende Sider af de to Indermoler anbringes der et Afviserværk, der fra den østre Indermole fortsætter sig langs Ydermolen i en Længde af c. 120 Fod. I Bolværkerne anbringes der for Enden af Pieren et, paa dens vestre Side fire og i den vestre Fløj to Slæbesteder, hvoraf det første faar en Bredde af 20 Fod, medens de øvrige seks bliver 40 Fod brede.

Af Fortøjningsapparater anbringes der i Yderhavns Moler i alt 15 Stenpæle og 11 Skibsankere, i Indermolerne tilsammen 10 Stenpæle og 8 Skibsankere og i Pieren og den til denne stødende, vestre Fløj 15 Stenpæle og 5 Skibsankere; alle saa vel Pæle som Skibsankere indstøbes i Beton. Til Fortøjning af Fartøjer anbringes der endvidere i Inderhavns vestlige Parti 19 Stk. 5-benede og 9 Stk. 3-benede Duc d'Alber samt i dens ydre Bassin 1 Stk. 5-benet Duc d'Albe.

Pieren og Havnepladsen nærmest denne opfyldes og reguleres, og til begge Sider af Anlægsbolværkerne begrænses Pladsen ud mod Havnen af Forløbningsbolværker, Stenmure og Stenglacier. Langs Pierens Bolværker, Slæbesteder og Mure og langs den vestre Fløjs Bolværk brolægges i 3 Fods Bredde for en Rende- sten, der forsynes med Nedløb, og Overfladen af Pieren ligesom ogsaa Vejbanerne paa Havnepladsen befæstes med et 7" tykt Dæklag af Ral og Ler, medens den øvrige Del af den regulerede Havneplads dækkes med et 3" tykt Lag af Lyng. Endelig bliver Havnen at belyse med Fyr, et paa hvert af de 4 Molehoveder, og paa Havnepladsen opføres de fornødne Bygninger for Havnebetjeningen.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 33/1903, afsagt d. 8. Juni 1904. Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft mod Grosserer Oluf Hertz.

I Oktober 1901 afleverede Grosserer Hertz til Flydedokkens Filial i Kalbrænderihavnen sin Lystbaad „Cinde-

rella" til Opbevaring, hvorfor der efter Aftale med Filialens Bestyrer, Hr. Benzon, skulde betales Kr. 35,00. Baaden skulde i Vinterens Løb efterses og nogle mindre Reparationer foretages, hvorefter den skulde males. Efter at Baaden i Maj 1902 var afleveret, sendtes der i August 1902 Grosserer Hertz en Regning paa ialt Kr. 340,79, heraf Kr. 35 for Oplægning, Kr. 92,92 for Reparationer (derunder Kr. 14,95 for Materialer, Kr. 70,88 for Arbejds løn) samt Kr. 212,87 for Malerarbejde. Efter Regningens Modtagelse telefonerede Grosserer Hertz til Filialen, at der maatte foreligge en Fejltagelse, hvad man imidlertid benægtede. I Februar 1903 krævede Værftet skriftlig Regningen betalt, og Grosserer Hertz svarede da, at han ikke kunde erkende Regningens Rigtighed, idet han ikke fandt, at Reparationerne kunde sættes højere end Kr. 25,25, at han i sin Tid havde truffet Aftale med Hr. Benzon om, at Malingen med Tilbehør skulde betales med c. Kr. 100, hvilket han derfor ansatte til Kr. 110, og at der saaledes med Tillæg af Kr. 35 for Oplægning udkom et Beløb af Kr. 170,25, hvilket Beløb han med Tillæg af Renter Kr. 2,13 fremsendte. Hertil svarede Værftet, at det ikke kunde erkende Rigtigheden af hans Indsigelser og vilde lade Restbeløbet af Regningen Kr. 168,41 indkræve ad retslig Vej.

Under Sagen har Hr. Benzon erkendt, at han efter at Baaden var optaget, paa Spørgsmaal fra Grosserer Hertz om, hvad Malingen vilde koste, har svaret c. Kr. 100, men der kan ikke antages derved at være truffet nogen egentlig Akkord om Betalingen, ligesom det ikke er oplyst, at der da har været foretaget nogen nærmere Undersøgelse af Baaden eller omtalt, hvad der skulde henregnes til Malerarbejde.

Indstævnte har fremhævet, at man ikke af Regningen kunde se, hvorledes de enkelte Dele af Arbejdet var beregnede, men hertil maa bemærkes, at Regningen er affattet som den Slags Regninger i Almindelighed.

Indstævnte findes ikke behørig at have reklameret mod Regningen ved den omtalte Telefonering, og det maa falde ham til Last, at han ikke har udtalt sig nærmere om Regningen før i Februar 1903, og at han intet Skridt har gjort til at lade Arbejdet paa Baaden besigtige, i hvilken Forbindelse det kan bemærkes, at han allerede i Foraaret 1903 lod Baaden ommale og derved har bevirket, at Regningens Størrelse ikke har kunnet blive Genstand for nærmere Undersøgelse.

Indstævnte Grosserer Oluf Hertz dømtes herefter til at betale det paastaaede Beløb Kr. 168,41 med Renter og Kr. 31,75 i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. 75/1903, afsagt d. 15. Juni 1904. Skibsbygmester Larsen i Nysted mod Skibsfører C. Jensen, hersteds.

I April f. A. aftales det, at Skibsfører Jensens Skib „Laura“, som han udlejer til Fyrskib, skulde repareres hos Sagsøgeren, der paatog sig at tage det paa Land og sætte det ud igen for en Betaling af Kr. 150. Forskellige Reparationer blev udførte, for hvilke der betaltes Sagsøgeren Kr. 700, heri indbefattet de ovennævnte Kr. 150. Der blev derpaa udført nogle yderligere Reparationer, for hvilke Sagsøgeren forlangte Kr. 232,30, hvilket Beløb han nu ved Retten paastod indstævnte pligtig at betale. Indstævnte havde intet mod Regningens Rigtighed at indvende, men paastod sig dog fritunden, idet han gjorde gældende, at der ved Skibets Optagning paa Bedding var tilføjet det betydelig Skade, saa at han dels af denne Grund, dels fordi hans egne Folk deltog i Reparationsarbejdet, og endelig fordi dette blev forhalet, havde et Erstatningskrav, hvilket han opgjorde til Kr. 3040. I dette Beløb vilde han have det af Sagsøgeren forlangte Regningsbeløb likvideret.

Sagsøgeren benægtede, at den Skibet tilføjede Skade var af videre Betydning, hvilket ikke heller var godt-

gjort; og han henviste til, at det ved Indstævntes Betaling af de 700 Kr. havde været en Aftale, at alt Mellemværende indtil da skulde være afgjort, naar han betalte Indstævntes Folk et Gratiale. Dette indrømmede Indstævnte, og det var dernæst uomtvistet, at Sagsøgeren havde tilbudt Indstævntes 2 Mand 10 Kr. hver. Efter at Regningen paa Kr. 232,30 var tilsendt Indstævnte, havde han besværet sig over, at Gratialet var for ringe, og havde udtalt, at han maatte være berettiget til Erstatning, fordi Sagsøgeren havde ødelagt hans Kram, idet han til Slut meddelte, at han vilde lade sig nøje med, at Sagsøgerens Regning nedsattes med Kr. 100, hvilken Nedsættelse Sagsøgeren ikke gik ind paa.

Retten fandt, at der maatte gives Sagsøgeren Ret i, at Indstævntes Erstatningskrav var uberettiget, og sidstnævnte dømtes derfor til Betaling af Kr. 232,30 med Renter og Kr. 100 i Sagsomkostninger.

Fragtmarkedet.

Der har gennemgaaende slet ikke været fragtet saa lidt i den forløbne Uge, men da Tilbudet af Tonnage alle Vegne stadig er overordentlig rigeligt, er det umuligt, at der kan indtræde nogen Bedring, hvilket heller ikke er sket, og de Fragter, hvortil der for Tiden sluttes, er ogsaa af en saadan Beskaffenhed, at de allerfleste af dem giver Tab. Krigen i Østen hæmmer i flere Retninger Forretningstilværelsen i betydelig Grad, hvilket navnlig spores i Eksporten fra Rusland og da særlig fra Østersøpladserne, hvorfra der i Øjeblikket saa at sige ikke findes en eneste større Korn- eller Hørladning, og hvad Trælaster angaar, da er der ogsaa færre end sædvanlig samtidig med, at Raterne er lavere end nogensinde før. Østersøen er jo et saare vigtigt Virksomhedsfelt for den overvejende Del af de danske Dampere, og det havde set galt ud, hvis ikke de fleste Redere paa et tidligere Stadium havde dækket sig med betydelige Transporter af Træ til forholdsvis lønnende Rater, saaledes at de nu er i Stand til at slippe ikke alene helskindede, men ogsaa med en beskedent Fortjeneste ud af det Dødvande, hvori vi nu befinder os. Er vi først inde i August Maaned, plejer der jo altid at komme lidt mere Liv i Østersøforretningerne, og vi bør ikke opgive Haabet endnu om at se nogen Bedring, naar vi naar saa vidt. Som med Østersøen er det med næsten alle andre hjemgaaende Markeder. Raterne er usle, og man skulde tro, at Kulfragterne i udgaaende Retning vilde være højere, men det er de ikke, og hvis det ikke var for at „holde den gaaende“ eller trække Tiden ud, vilde det i mere end en Trade give mindst et lige saa godt Resultat at løbe i Ballast som at sejle for saadanne Rater, som ofte akcepteres i denne Tid.

Det østlige Marked er svagt med Knaphed paa Laster. Bombay har sidst sluttet til 14/ udsøgt Havn, 14/6 to Havne, pr. Juli, medens der fra Kurrachee kan opnaas 15/ à 15/3 pr. Juli/August. Calcutta noterer 20/ Jutebasis pr. September/Oktober. Rispladserne begynder saa smaat at komme i Markedet, og der er fra Rangoon sluttet til 21/ O. C., 11/ Japan én Havn, 11/6 to Havne, 25/6 Rio Janeiro, 26/9 Santos, alt pr. Juli. For Sukker fra Java er 23/9 det bedst opnaaelige til U. S. eller Evropa, men der sluttes meget lidt nu.

Sortehavet har kun meget lidt at byde paa for prompt Lastning, og ligeledes med Hensyn til Efteraaret effektueres der saa godt som ingen Befragtninger som Følge af de ugunstige Høstudsigter. Pr. Juni/Juli er 6/6 fra Odessa eller Nikolajeff „on the berth“ til udsøgt Havn det bedst opnaaelige, men mindre, ganske prompte Baade har kunnet betinge bedre Rater. Sulina betalte

for en prompt Baad (4,200 Tons) 8/ til Kjøbenhavn, men ellers er der næsten intet sluttet. Pr. 1./25. September betales fra Novorossisk 9/9 Danmark én Havn, 10/ to, 10/3 tre Havne, 1/6 ekstra for Oljekager. Azoff har taget nogle Baade til 8/3 à 8/6 N. C. pr. Juni/Juli, hvorimod Donauen slet intet Liv viser. For Erts fra Poti er betalt 8/3 Newport, 9/ Rotterdam.

Middelhavet er stille og paa det nærmeste uforandret. Ertslaster tilbydes sparsomt, og der betales for saadanne sidst 5/10¹/₂ Almeria Harbour/Middlesbro, 6/ Grækenland/Newport, 6/3 Seriphos/Glasgow, 9/6 Huelva/U. S., alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 9/ Sfax/London. 8/6 Ghent, 7/9 Rotterdam, 8/ Bona/Berwick, 6/6 Aberdeen, 6/3 Birkenhead, og for Esparto 13/ Philipville/Aberdeen, 11/ (hydraul.) Tripolis eller Tunis Kysten/Sunderland; Aleksandria stille; sidst betalte Rate til U. K. er 7/6 Bomuldsfrø direkte Havn, 8/6 „Ordre“, og til Havre eller Dunkerque noteres 7/ à 7/6 pr. 60 Kbf. For Erts fra Bilbao betales 3/9 à 3/10¹/₂ Cardiff, 4/ à 4/1¹/₂ Newport, 4/4¹/₂ Middlesbro, 4/6 Stockton, 5/1¹/₂ Maryport.

Nordamerika har stadig ikke stort andet end Træ at byde paa. og herfor er Raterne fra Golfen lavere. Der betales sidst 77/6 Pensacola/U. K. én Havn, 80/ to Havne, og fra to Lastpladser til to Lossehavne U. K. eller Kontinentet 81/3, alt pr. Juli. Fra Kanada viser Raterne ingen nævneværdige Forandringer. og der sluttedes adskillige Baade til 34/ à 35/ fra St. John, 35/ à 37/ fra Pugwash til Englands Vestkyst. Fra Miramichi noteres 38/9 og fra Bathurst til Bordeaux 37/6. Udover disse Træbefragtninger sluttes kun meget lidt. 9/6 betales for Staalbarrer fra Baltimore til Newport, og der noteres 5¹/₈ Dollars for Kul Norfolk/Japan, 8/ à 8/6 Middelhavet, 21¹/₂ à 22 Cents for Petroleum New York/Østen. 10/ à 10/6 paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kontinentet. For Baade i Maanedsfragt er Raten omkring 3/ pr. Ton Dødvægt.

La Plata Markedet er uforandret fast, men temmelig stille, navnlig for Lastning efter Juli. Pr. Juni/Juli sluttedes en Del Baade (hovedsagelig 4/5,000 Tons Baade) til 17/6 à 17/9 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men for senere Lastning er Befragterne meget tilbageholdende. Fra Bahia Blanca betales 16/6 pr. primo Juli, Option Buenos Ayres 16/. For Quebracho Træ fra Colastine noteres 20/6 à 21/ til Kontinentet.

Østersømarkedet er, som forannævnt, yderst flovt. Fra Riga noteres 20/ pr. Std. D/B., 6/6 pr. Load Sleepers til London, 19/ pr. Std. D/B. Tyne, 18/ D/B., 27/6 Lathwood Grangemouth, Hfl. 13 Kappbjælker Holland, Frcs. 27/28 D/B. Rouen, Frcs. 33 Bordeaux og fra Libau kan faas 9/ pr. Load Shortprops Boness, Frcs. 24/25 pr. Favn Pulpwood til Terneuzen, Ghent eller Calais. Fra Windau kan faas Hfl. 14 Kappbjælker til Holland, Frcs. 25/26 pr. Favn Props til Ghent eller Calais, 20/ à 21/ pr. Std. Props til Boness. St. Petersborg har næsten intet at byde paa, men noterer 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/1¹/₂ Weseren pr. Juli, Rmk. 10/12 Rugbasis for Smaadampere til Danmark. For Sleepers noteres 5/6 Memel/West Hartlepool, 5/9 Danzig/London. Bottenfragterne er uforandret flove. Der betales Frcs. 34 D/B. Piteå og Skellefteå/Havre, Frcs. 31/32 pr. Favn Props Sydfinland/Dunkerque eller Calais, 25/ Sydfinland/Cardiff eller Barry, 18/9 D/B. Kronstadt/Hull, Frcs. 28 D/B. B. Frederikshavn/Antwerpen. For Erts fra Luleå kan store Damperé betinge 4/10¹/₂ Tyne eller Middlesbro, 5/1¹/₂ Antwerpen, Amsterdam eller Emden.

Kulfragterne er ikke undergaaede nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Der udbydes mange Dampere, og som Følge deraf er Raterne trykkede, navnlig til Østersøen. Der betales saaledes sidst fra Tynen eller Blyth 3/9 à 3/10¹/₂ Kronstadt, Stockholm, Pillau eller Swinemünde, 4/ Lübeck, 3/7¹/₂ à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/6 Königsberg. Fra Firth of Forth sluttedes

til 3/9³/₄ à 4/ Kronstadt, 4/ à 4/6 for mindre Baade til dansk Provinshavn, 4/3 Memel eller Sønderborg, 4/1¹/₂ à 4/4¹/₂ Kiel, 4/ Neufahrwasser, 3/10 Luleå (5,000 Tons Baad. Fra Cardiff har der været fragtet livligt som følger: 4/6 Kjøbenhavn eller Stockholm, 5/ à 5/3 Kronstadt, 5/3 Libau, 4/6 Lissabon, 5/6 Gibraltar, Frcs. 6¹/₂ Marseille, 5/6 Genua, 6/ à 6/3 Venedig, 5/ Port Said, 5/3 Aleksandria, 12/ Capetown, 6/ à 6/3 Madeira eller Las Palmas, 7/6 La Plata, 9/ à 9/6 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere viser sig meget flovt.

ab Stolpmünde noteres pr. Juli Havre til Danmark, Sydsverrig 4¹/₄ à 4¹/₂ Mark, Gøteborg 5 Mark.

ab Stettin 3 à 3¹/₄ Mark pr. Ton svære Laster, 40 Pf. pr. Sæk Mel til Danmark, Sydsverrig.

ab Stralsund 4 Mark pr. Ton Havre, 3¹/₂ Mark pr. Ton Byg til Danmark, Sundhavn.

ab Rostock 3 Mark Rug, 4 Mark Havre til Sydsverrig, Danmark.

ab Lübeck er det for Tiden ogsaa temmelig mat.

ab Sydsverrig noteres Granit til Stettin 4 à 4¹/₄ Mark, til Königsberg 5 Mark (2 Ladepladser), til Hamburg, Harburg 4 à 4¹/₄ Mark pr. Ton Gadesten, til Stettin Gadesten 3¹/₄ Mark.

ab Warberg, Malmø Kr. 1,60, til Fredericia 2¹/₂ Kr. pr. Ton Skærver.

ab Falkenberg, Libau Gadesten 4 Mark.

ab Frederiksstad, Stettin 20 à 21 Mark pr. Std. pr. Juli.

ab Kjøbenhavn er det stadig flovt; der skal være sluttet 11 Øre pr. Ctnr. Havre til Halmstad, 9 Øre pr. Ctnr. Hvede til Nykjøbing F., 9 Øre pr. Ctnr. Solsikke-kager til Landskrona.

ab Nyborg noteres fra en Damper, som ventes dertil med Solsikke-kager, 12 Øre til Hobro, 12 à 13 Øre til Randers, 9 à 10 Øre til Middelfart.

ab Bornholm 3¹/₄ Mark pr. Ton Sten til Kiel, Flensborg, 15 Øre pr. Ctnr. Sten til gode danske Provinshavne.

Ugens Havarier.

Dunolly, (fejlagtig anført i forrige Nr. som Dunathy), Dpsk. af Glasgow, der, som meddelt, paa Rejsen fra Hjemstedet til St. Petersborg med Kul, d. 13. ds. løb paa Grund ved Drager og løb Forskibet fuldt af Vand, er nu pumpet læns og af Dykker blevet tætnet, hvorefter det af Svitzers er bragt flot. En Del af Lasten maatte losses, før Skibet kunde afgaa til Kjøbenhavn, hvor Reparationen finder Sted.

Fyen, Dpsk. af Kbhvn., kom d. 15 ds., paa Rejsen fra Newcastle til Libau med Kul, paa Grund paa Skagens Gren. Svitzers, der assisterede Skibet flot, bragte det til Frederikshavn, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig at være ubeskadiget, hvorfor Rejsen fortsattes til Bestemmelsesstedet.

I Anledning af „Fyens“ Grundstødning skrives til os fra Skagen d. 17. ds.:

Onsdag Aften d. 15. ds. Kl. 8. grundstødte formedelst Regntykning Dampskib „Fyen“, Kaptajn Nielsen, af Kjøbenhavn paa Skagens Rev c. 600 Favne fra Land. Fartøjet maaler 870 Reg.-Tons med 18 Mands Besætning. Om Bord var desuden nogle Passagerer. Næste Morgen Kl. 3 kom Skibet atter flot ved Hjælp fra Svitzers Bjærgningsentreprise og Bjærgere fra Skagen, og er vistnok ubeskadiget. Bjærgelønnen fastsættes ved Voldgift.

Sterner, svensk Galease, er d. 15. ds. strandet ved Holmens Tænge i Limtjorden; Besætningen reddede sig i egen Baad i Land. Skibet, der sandsynligvis bliver Vrag, var ladet med Granitsten.

Brattingsborg, Dpsk. af Kbhvn., har, paa Rejsen fra La Plata til Hamburg med Sød, været i Kollision med en engelsk Damper „Highland Chief“. Begge Skibe er i meget læk Tilstand indkomne til Montevideo, hvor Reparation maa foretages; Brattingsborg, der fik Forrummet fuldt af Vand, har faaet en Del Ladning beskadiget og maa losse, før Reparationen kan foretages.

Fortuna, Evert af Oderndorf, har, paa Rejsen fra Høga-

næs til Bremen med ildfaste Sten, været paa Grund ved Vejre; Skibet er kommet flot og i læk Tilstand ind til Korser, hvor Reparation skal finde Sted, efter at Ladningen er losset.

Aldebaran, Skonnert af Køpstadsø, er, paa Rejsen fra Charlestown til Bornholm med Stenkul, kommen paa Grund ved Kænse i den svenske Skærgaard, hvor Skibet havde søgt ind paa Grund af Modvind. Skibet er halvt fuldt af Vand; Besætningen er reddet. Svitzers assisterer.

Højmdal, Dpsk. af Kbhvn., kom d. 14. ds. i Taage paa Grund ved Rønne. Passagerer og Post landsattes straks. Efter $4\frac{1}{2}$ Times Forløb kom Damperen atter flot og kom ubeskadiget i Havn.

Anna, Skonnert af Mønsterås, paa Rejse til Løgstør med Træ, kom d. 15. ds. ved Falsterbo i Kollision med Dpsk. Ceres af Flensborg, paa Rejse fra Grimsby til Kronstadt med Kul. Anna fik et stort Hul paa Siden, løb fuld af Vand og blev af Damperen indbjærget hertil, hvorefter denne fortsatte Rejsen.

Thor, svensk Skonnert, kom d. 15. ds. paa Grund ved Skjelskør, men kom snart efter flot ved egen Hjælp. Skaden, hvis der er nogen, er ubekendt.

Gustaf, Sejlskib, kom, paa Rejsen fra Klagshamn til Naskov med Kalksten, paa Grund ved Skanør, men kom hurtig ved egen Hjælp atter flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Prins Hamlet, Dpsk. af Kbhvn., har d. 16. ds. været 2 Gange paa Grund ved Afsejling fra Esbjergærde; kom ved egen Hjælp flot og fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn.

Klampenborg, Dpsk. af Kbhvn., har ved Indsejling til North Shields været i Kollision med Dokhovedet og faaet en Del Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Onsdag d. 8. Juni foretoges den officielle Prøvetur med Damperen „Skjold“, bygget af Sunderland Shipbuilding Company for Regning Rederiet L. H. Carl i Kjøbenhavn. Skibet, hvis Hoveddimensioner er: Længde mellem Perpendikulererne 240', største Bredder $36\frac{1}{2}'$ og Dybde 19'. er klassificeret 100 A. 1 hos „Lloyd“s og har en Lastevægt af 2,200 Tons d. w. Prøveturen forløb i enhver Henseende tilfredsstillende; der opnaaedes en Gennemsnitsfart af 10 Knob i lastet Tilstand.

Dampskibet „Limfjorden“ (Stabelnummer 101) bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab i København, blev d. 21. Juni sat i Vandet 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, 25' 9" bredt og 10' $6\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 600 indicerede Hestes Kraft.

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

Iste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 21. Juni.) Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 20. Juni til Königsberg. — Alabama, Gotsche, afg. fra Newcastle 16. Juni til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Christiania 3. Juni til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Barcelona 20. Juni. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Riga 18. Juni til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Dunkerque 16. Juni; afgaar forv. 21. Juni til Cardiff. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. fra Antwerpen 21. Juni til Grimsby. — Arkansas, Petersen, afgik fra St. Petersburg 20. Juni hertil. — Arno, Strubberg, pass. her 21. Juni fra Rätse til Barcelona. — Axelhuus, Skow, afgik herfra 22. Juni til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom her 21. Juni fra London. — Beira, Lunge, ank. til Wartsala 19. Juni. — Christian IX., Kolster, ankom her 20. Juni fra Königsberg. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Abo 19. Juni til Alicante via Kbhvn. — Dagmar, Larsen, afgik

fra Neapel 20. Juni til Bari. — Douro, Mortensen, ank. til Grangemouth 20. Juni. — Florida, Ørum, ankom til New Orleans 13. Juni. — Frederik, Thomsen, ank. her 17. Juni fra Newcastle. — Garonne, Kromann, afg. forv. fra Bjørneborg 21. Juni til Bordeaux. — Georgios I., Sørensen, ankom til Reval 20. Juni. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 10. Juni til New York. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 22. Juni hertil. — Isfland, Holm, afgik fra New York 11. Juni hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra St. Petersburg 20. Juni til Trangsund. — Jolantha, Christiansen, ank. til Antwerpen 15. Juni; afgaar forv. 22. Juni direkte til Riga. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 16. Juni. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 13. Juni hertil. — Kiew, Frisenette, afg. fra Zwynrecht 19. Juni til Libau. — Kursk, Gommesen, afgik herfra 20. Juni til London. — Leopold II, Meyer, ankom til Newcastle 20. Juni. — Loire, Caignou, afgik herfra 18. Juni til St. Petersburg. — Louise, Kruse, ankom her 19. Juni fra St. Petersburg. — Louisiana, Andresen, ank. til Filadelfia 20. Juni. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Boston 15. Juni hertil. — Morsø, Jacobsen, ank. til Stockholm 18. Juni. — Moskva, Meldahl, afgik fra Reval 20. Juni til Ghent. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 20. Juni til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenu 19. Juni til Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. til Antwerpen 19. Juni. — Norge, Gundel, afg. herfra 22. Juni til New York. — O. B. Suhr, Wiencke, afgik fra Grimsby 20. Juni hertil. — Omsk, Jensen, ank. her 13. Juni fra Newcastle. — Perm, Christensen, ank. til London 19. Juni. — Pregel, Olsen, ankom her 17. Juni fra Hull; afg. 21. Juni til Libau. — Rita, Schibbye, afgik fra Antwerpen 21. Juni til Kbhvn. — Seine, Dampt, ankom til Bordeaux 13. Juni; afg. forv. 22. Juni til La Rochelle. — Texas, Andersen, afg. forv. 21. Juni fra Aarhus hertil. — Thyra, Fischer, afgik fra Libau 18. Juni direkte til Hull. — Tiber, Bech, ankom til Malaga 20. Juni. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 17. Juni til New York. — Valdemar, Johnsen, ankom til Hull 17. Juni; afgik 21. Juni til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Riga 18. Juni; afg. forv. 22. Juni til Antwerpen. — Viking, Rasmussen, afg. fra Dunkerque 20. Juni hertil. — Annie afgik herfra 20. Juni til Neufahrwasser. — Bergenseren afg. fra Bergen 20. Juni til Trondhjem. — Ellen ankom her 18. Juni fra Danzig. — Klar pass. her 20. Juni fra Bergen til Libau. — Marie pass. Hanstholm 20. Juni hertil. — R. F. Berg ank. til Danzig 20. Juni. — Skjalm Hvide ankom her 21. Juni fra Vestnorge. — Vadsøe afg. fra Stettin 19. Juni til Manchester. — Hengest, Harder, afg. fra London 21. Juni til Havre.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ank. til Kotka 14. Juni. — Frode, Tofte, ankom til Uleåborg 21. Juni. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rouen 16. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Burntisland 18. Juni. — Erik II, Schmidt, afg. fra Barry Dock 17. Juni. — Knud II, Hansen, ankom til Stockton on Tees 14. Juni. — Danmark, Kraemer, afg. fra Antwerpen 21. Juni. — Ragnar, Holst, afgik fra Hankmosund 19. Juni. — Skjold, B. Mahncke, ank. til Gefle 11. Juni. — Magnus, A. S. Mahncke, afgik fra Burntisland 18. Juni. — Olaf, Petersen, ankom til Kronstadt 20. Juni. — Svend II, Ribber, ank. til Archangel 14. Juni. — Harald, Hveysel afg. fra Hull 14. Juni.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Aarhus 17. Juni, best. til Blyth. — Ansgar, Predbjørn, afg. fra West Hartlepool 17. Juni, best. til Archangel. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Kronstadt 18. Juni. — Hamlet, Schjød, ankom til Kronstadt 16. Juni. — Helge, Olsen, afgik fra Blyth 17. Juni, best. til Kronstadt. — Rolf, Olsen, ank. til Newcastle 10. Juni. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Zaandam 19. Juni.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Nederkalix 21. Juni. — Vagn, Jørgensen, afgik fra Grimsby 21. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Reval 16. Juni, best. til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra St. Petersburg 11. Juni, bestemt til Bordeaux. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Danzig 20. Juni. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til London 20. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 18. Juni. — Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 12. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Kronstadt 20. Juni.

Heimdall. Anine, Rathje, afgik fra Kem 10. Juni. — Kamma, Løffler, ank. til Libau 19. Juni. — Helga, Christensen, ank. til Norrkøping 20. — Martha, Olsen, afgik fra Rouen 21. Juni. — Elna, Leth, afg. fra Strømnæs 17. Juni. — Therese, Pedersen, ankom til Norrkøping 21. Juni. — Simone, Jørgensen, ankom til Cardiff 21. Juni.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Kemi 15. Juni. — Dana, Svane, afgik fra Vlaardingen 16. Juni, ank. til Newcastle 18. Juni. — Ophelia, Wilhelmson, afgik fra Kemi 18. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Ghent 17. Juni

— Niobe, Mathisen, ank. til Le Havre 20. Juni. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Blyth 16. Juni, bestemt til Sigerfjord. — Nexos, Basse, afg. fra Narva 20. Juni, bestemt til Bordeaux. — Nora, Jørgensen, afgik fra Haparanda 19. Juni, best. til Morlaix. — Napoli, Christensen, afgik fra Methil 19. Juni, ankom til Esbjerg 21. Juni. — Neptun, Knudsen, afgik fra Aalborg 18. Juni, best. til Glasgow. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Burryport 19. Juni, bestemt til Wismar. — Alfa, Hansen, afg. fra Munksund 16. Juni, bestemt til Highbridge. — Bodil, Thøgersen, afg. Aarhus 16. Juni, ankom til Skellefteå 20. Juni.

Dania. Dagny, Lorøntzen, ankom til Tynen 18. Juni. — Mary, Nielsen, ank. til Åbo 18. Juni.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Rotterdam 16. Juni. — Karen, Winther, ank. til Stockholm 20. Juni. — Ester, Sørensen, afg. fra Torneå 19. Juni, best. til Grimsby.

Nordsøen. Nordland, Petersen, afgik fra Archangel 18. Juni, best. til Sharpness. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Boness 20. Juni. — England, Andresen, ankom til Calais 17. Juni. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 18. Juni. — Rusland, Møller, afg. fra Grangemouth 18. Juni, best. til Schleswig.

Urania. Polarstjernen, Branth, pass. Sundet 17. Juni, best. til Dunkerque. — Mars, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 18. Juni, bestemt til Riga. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Malmø 20. Juni.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, afgik fra Kbhvn. 21. Juni, best. til Riga. — Russia, Jespersen, afg. fra Rotterdam 18. Juni, ankom til Blyth 20. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Korsør 18. Juni, ankom til Riga 21. Juni.

Østersøen. Patria, Petersen, afg. fra Luleå 16. Juni, best. til Emden. — Gratia, Andersen, afgik fra Riga 21. Juni, bestemt til Dordrecht.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Methil 17. Juni, ank. til Aarhus 20. Juni. — Gallia, Nielsen, afg. fra Dordrecht 21. Juni, best. til Sunderland. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Amsterdam 17. Juni, best. til Riga.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Grangemouth 18. Juni, ankom til Hamburg 20. Juni. — Carbonia, Winckler, afg. fra Archangel 15. Juni, best. til Bordeaux. — Estonia, Nielsen-Fisker, afg. fra Helsingør 21. Juni, best. til Uleåborg.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 20. Juni. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Buenos Ayres 29. April. — Flynderborg, Larsen, ankom til London 18. Juni. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Honfleur 21. Juni, best. til Methil. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Yxpila 20. Juni. — Jomsborg, Kühl, ank. til Chantenay 21. Juni. — Kronborg, Hveissel, ankom til Liverpool 16. Juni. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 20. Juni. — Skanderborg, Jensen, ank. til Chantenay 16. Juni. — Søborg, Fischer, afg. fra St. John 20. Juni, best. til Manchester. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Calais 14. Juni. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Sevilla 20. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Kbhvn. 19. Juni. — Klampenborg, Matzen, ankom til Newcastle 16. Juni. — Marselisborg, Matthiesen, afg. fra St. John 9. Juni, best. til Browhead for Ordre. — Skodsborg, Schultz, ank. til Raumo 18. Juni. — Tuborg, Agerlin, ankom til Methil 20. Juni. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Blyth 13. Juni. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Kbhvn. 18. Juni, ank. til Kronstadt 21. Juni.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afgik fra Kronstadt 20. Juni, ankom til Hangø 21. Juni. — Kallundborg, Lund, ankom til Newcastle 21. Juni

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Kotka 17. Juni, bestemt til Rotterdam. — Helene, Jensen, afgik fra Riga 17. Juni, best. til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Aarhus 21. Juni, best. til Methil. — Agnete, Sørensen, afg. fra Memel 20. Juni, bestemt til Lovisa. — Hermia, Petersen, ankom til Riga 18. Juni. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kiel 20. Juni, bestemt til Burntisland. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 19. Juni. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Kiel 20. Juni, best. til Burntisland. — Nauta, Madsen, ank. til Oran 18. Juni.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ank. til Yokohama 20. Juni. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Suez 16. Juni. — Siam, Jensen, afgik fra Suez 6. Juni. — Anamba, Cortsen, afgik fra Kbhvn. 21. Juni. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til Vera Cruz 18. Juni. — St. Jan, Rambusch, ank. til Kbhvn. 4. Juni. — St. Thomas, Schmidt, afgik fra Vigo 10. Juni, best. til St. Thomas. — Christianssted, Jessen, afgik fra Dartmouth 14. Juni, bestemt til St. Thomas.

Ærø. Energi, Nielsen, ankom 14. Juni til Stugsund. —

Enigheden, Svane, ank. 14. Juni til Hernøsand. — Erindring, Hansen, ankom 18. Juni til Vejle.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Kronstadt 18. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Repola 17. Juni. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til St. Petersborg 20. Juni. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Kronstadt 19. Juni. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Rotterdam 9. Juni. — Hans Tausen, Klaaberg, afgik fra Kronstadt 21. Juni. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Repola 17. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Calais 14. Juni. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Odense 18. Juni. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Calais 22. Juni. — Chr. Christensen, Hansen, ankom til Tvarminne 14. Juni.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Howdon 20. Juni. — London, Bom, ankom til Kronstadt 19. Juni. — Paris, Krogh, ank. til Monäs 20. Juni.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Blyth 20. Juni. — Wien, Brink, ankom til West Hartlepool 15. Juni.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ank. til Vejle 19. Juni. — Clara, Jensen, ankom til Cherbourg 20. Juni. — Kai, Hintze, ankom til Hernøsand 18. Juni. — Svend, Bønne-lycke, ankom til Frederikshavn 21. Juni. — Erik, Steen, afg. fra Riga 15. Juni, best. til Ghent. — Axel, Damm, afg. fra Jacobstad 18. Juni, best. til Terneuzen. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Tuborg 19. Juni. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ankom til Kjøbenhavn 21. Juni.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til Harstad (Norge) 18. Juni.

Sejlskibe.

Fang. Nordby. Prins Valdemar, Hansen, præjet 1. Juni paa 48° N. 6° W. — Laura, Callesen, ank. til Pernambuco 11. Juni fra Montevideo. — Sørine, Andersen, afgik fra Falmouth 15. Juni til Burntisland, pass. Beachy Head 16. Juni. — Prinseesse Marie, Clausen, ankom til Galway 11. Juni fra Geelong via Falmouth. — Embla, Horsbøll, afgik fra Nantes 16. Juni til Cardiff.

Renne. Tordenskjold, Kjøller, ank. til Liverpool 14. Juni. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 14. Juni. — Hans Peter, West, ankom til Wisby 14. Juni. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 14. Juni. — Sigurd, Hansen, ankom til Kalmar 15. Juni. — Rolf, Møller, ank. til Kjøbenhavn 15. Juni. — Johannes, Larsen, ankom til Antwerpen 16. Juni. — Veset, Kofoed, ankom til Kjøbenhavn 17. Juni. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 20. Juni. — Charles, Kjeldsen, ank. til Trelleborg 19. Juni. — Erik, Sonne, ank. til Kjertemind 20. Juni.

Svendborg. Emanuel, Bentzen, ank. til St. Petersborg 14. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Rønne 13. Juni. — H. J. Jensen, Larsen, ank. til Kemi 13. Juni. — Rossing, Larsen, ankom til Neder Calix 13. Juni. — Heimdahl, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 9. Juni. — Meta, Møller, ankom til Uleåborg 14. Juni. — Saga, Clausen, ankom til Råfse 14. Juni. — Laura, Petersen, ankom til Umeå 15. Juni. — Astræa, Frederiksen, ankom til Åbo 15. Juni. — Yrsa, Hansen, ankom til Aalesund 15. Juni. — Ellen Kirstine, Pedersen, ankom til Raumo 15. Juni. — Capella, Hansen, ank. til Blyth 15. Juni. — Concordia, Henriksen, ankom til Gøteborg 15. Juni. — Elise Bay, Petersen, ank. til Gefle 15. Juni. — Union, Rasmussen, ank. til Holtenau 15. Juni. — Fylla, Rasmussen, ankom til Helsingør 14. Juni. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Bridgeness 15. Juni. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Falkenberg 16. Juni. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Råfse 15. Juni. — Lilly, Rasmussen, ankom til Wiborg 15. Juni. — Hans Emil, Hansen, ankom til Wasa 15. Juni. — Samson, Hansen, ank. til Hamburg 17. Juni. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Kotka 16. Juni. — Danebrog, Clausen, ank. til Uleåborg 15. Juni. — Britannia, Rasmussen, ank. til Geestemünde 16. Juni. — Solon, Rasch, ankom til Grangemouth 17. Juni. — Urda, Mikkelsen, ankom til Drøbak 17. Juni. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Kallundborg 18. Juni. — Alfrede, Wilde, ank. til Newcastle 20. Juni. — Venus, Jensen, ankom til Archangel 19. Juni. — Fønix, Hansen, ankom til Holbæk 20. Juni. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Assens 20. Juni. — Freir, Jensen, ankom til Stettin 20. Juni. — Haabet, Andreasen, ankom til Pesth 18. Juni. — Elise, Andreasen, ankom til St. Petersborg 18. Juni. — Boline Marie, Hansen, ankom til Danzig 19. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ankom til London 20. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til London 20. Juni. — Rota, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 20. Juni. — Gæa, Hansen, ankom til Trelleborg 18. Juni. — Ariel, Nielsen, ankom til Archangel 19. Juni. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Korsør 19. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til Solombol 19. Juni. — Ludvig, Larsen, ankom til Helsingborg 19. Juni. — Triton, Nielsen, ankom til Sikeå (Umeå

Distrikt) 18. Juni. — Urania, Nielsen, ankom til Kragerø 18. Juni.

Ærø. Ekspres. Boye, afgik 13. Juni fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Gertrud, Jørgensen, ankom 13. Juni til Kramfors. — Albertine, Knudsen, ank. 14. Juni til Larvik. — H. C. Christensen, Boye, ankom 14. Juni til Pointe a Pitre. — Agnes, Christensen, ankom 15. Juni til Rønne. — Hjalmar, passerede 11. Juni Prawl Point for østg. — Olga, Jørgensen, ankom 15. Juni til Northmaling. — Marie, Kromann, ank. 13. Juni til Kjøbenhavn fra Ekensund. — Salvador, Fabricius, afgik 13. Juni fra Kjøbenhavn til Luleå. — Brødrene, Petersen, afgik 14. Juni fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 16. Juni til Kragerø. — Atlantic, Rasmussen, sejlferdig 16. Juni i Cadix, bestemt til Island. — Union, Mortensen, ankom 30. Maj til Øfjord (Island). — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. 15. Juni til Gøteborg. — Gloria, Fabricius, ank. 16. Juni til Karlskrona. — Anna, Kromann, ankom 15. Juni til Ærøskjøbing. — Lykkens Prøve, Jensen, afg. 15. Juni fra Kjøbenhavn til Stubbekjøbing. — Svip, Jensen, ank. 16. Juni til Steinburghaff. — Ceres, Bager, afg. 15. Juni fra Gøteborg til Archangel. — Eos, Christensen, sejlferdig 15. Juni i Karrebæksminde til Raumo. — Ruth, Eriksen, sejlferdig 16. Juni i Svendborg til Kemi. — Bien, Petersen, ank. 17. Juni til Gøteborg. — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 16. Juni til Drammen. — Genius, Bastrup, ankom 17. Juni til Grimsby. — Enigheden, Friis, ankom 15. Juni til Kjøbenhavn. — Johanne, Østermann, ankom 16. Juni til Bay Roberts (New Foundland). — Forældres Minde, Christensen, ank. 16. Juni til Stockholm. — Skjold, Nielsen, ankom 15. Maj til Sanct Annie. — Mercur, Friis, ankom 16. Juni til Husum. — Ingolf, Jørgensen, pass. 17. Juni Cuxhaven paa Rejse fra Monte Christi (Hayti) til Hamburg. — Skandia, Hay, ankom 17. Juni til Leith. — Immanuel, Bager, ankom 18. Juni til Tranebjerg. — Forening, pass. 15. Juni St. Abbs Head for nordg. — Christian den 9de, Lauritzen, ankom 18. Juni til Warkworth. — Anna, Hansen, ankom 17. Juni til Kjøbenhavn fra Stettin. — Amalie, Nielsen, ankom 18. Juni til Rørvig, bestemt til Isefjorden. — Habil, Rasmussen, passerede 18. Juni Dungeness, bestemt til Hamburg. — Noah, Eriksen, ank. 16. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kønigsberg til Cardiff. — Hosanna, Philipsen, ankom 20. Juni til Bayroberts (New Foundland). — Alf, Rasmussen, ankom 18. Juni til Minaibrigde. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 19. Juni til Lapvik. — Abba, Petersen, ankom 19. Juni til Libau. — Hjalmar, Christensen, ankom 18. Juni til Hamburg. — Vigilant, Rasmussen, var 13. Juni sejlferdig i Cadiz, bestemt til New Foundland. — Marthing, Friis, ank. 17. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Leith til Stralsund. — Theodor, Andersen, afgik 17. Juni fra Kjøbenhavn til Marstal. — Union, Christensen, afgik 18. Juni fra Kjøbenhavn til Horsens. — Clara, Hermansen, var 14. Juni sejlferdig i Cadiz, bestemt til Twillinggate (New Foundland). — H. C. Grube, Svane, afg. 21. Maj fra Maracaibo til Hamburg. — J. Koføed, Andersen, ankom 18. Juni til Havre fra Martinique. — Ane Maries Minde, Hansen, ankom 19. Juni til Helsingør. — Yrsa, Bay, afgik 14. Juni fra Cadiz til St. Johns (New Foundland). — Thea, Friis, ankom 18. Juni til Bay Roberts (New Foundland). — Laurits, Folmer, ankom 19. Juni til Stolpmünde. — Diana, Hansen, afgik 17. Juni fra Shoreham til Archangel. — Ino, Weber, ank. 20. Juni til Pillau.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Horsens N. Den 1ste Juli 1904 foretages følgende Forandringer ved Horsens røde, faste Ledefyr og Baaker:

Bagfyret flyttes til 1,100 Alen N. 76° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 60 Fod. Lysævnen: 16 Kml. Brun, 60 Fod høj Fyrmast med brun Trekant med Spidsen nedad paa Toppen.

Forfyret faar en Lysævne af 16 Kml. Det forreste Dagmærke staar tæt bag ved Fyrhuset til Forfyret og er hvidt med Trekant med Spidsen opad paa Toppen.

Østersøen. Fakse Bugt. Hollændergrund. En grøn Vager med grønt Flag er i 3 Fv. Vand midlertidig udlagt S. for Hollændergrund paa det Sted, hvor Fyld fra Uddybning i Ulvshale-Løb maa losses.

Isefjord. Roskilde-Fjord. Paa Ø.-Siden af Løbet til Frederikssund har den N. for Kronprins Frederiks Bro, c. 1 Kbl. N. for den N.-ligste Halmpræk ved Klinten, dannet sig en

lille Pulle med 5 Fod Vand. En Stage med grønt Flag er midlertidig udsat i 9½ Fod Vand, V. for Pullen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Brändö Lodsplads. Fjårdskär. N. for 12 Fods Grunden Fjårdskär, c. ½ Kbl. N. for Holmen Fjårdskären, er i 17 Fod Vand udsat en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 62° 6' 37" N. Br. 21° 32' 0" Ø. Lgd.

Mäntyluoto. Mäntyluoto Ledefyr er røde og hvide vekslende Fyr. Forfyret staar paa Holmen Mäntyluoto N.-Side. Flammens Højde: 9 Fod. Det lyser fra N. 45° V. til N. 75° V. 61° 35' 38" N. Br. 21° 30' 3" Ø. Lgd. Bagfyret staar c. 1 Kbl. S. 60° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 16 Fod. Fyret lyser fra N. 45° V. til N. 75° V. Begge Fyr vises fra hvide Pæle, der staar i Vandet.

Ålands Skärgaard. Ledsund. Herrö. Herrö Fyr viser grønt, fast Lys fra N. 56° Ø. til N. 61½° Ø. hvidt fast Lys fra N. 61½° Ø. gennem Ø. og S. til S. 31° V., rødt, fast Lys fra S. 31° V. til S. 53° V. og hvidt, fast Lys fra S. 53° V. til V.

Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Natouri. Stagen med Kryds ved Grunden Natouri er inddragen, da Stenen er bortsprængt. 60° 27' 52" N. Br. 27° 25' 52" Ø. Lgd.

Tyskland. Stilo. Stilo Baake er borttagen. 54° 47' 18" N. Br. 17° 44' 20" Ø. Lgd.

„Fehmarnbelt“. Paa Fyrskibet „Fehmarnbelt“ gives Taagesignal, naar Sirenen er i Uorden, med Klokke, hvor paa der hver 2 Minuttet kimes i ½ m.

Warnemünde. Signalerne for Strøm paa Ø.-Siden af Fyrtaarnet ved Warnemünde gives ikke.

Kieler Fjord. Møltentort SV. Pladerne uden for Grunden Torotter Berg, SV. for Møltentort, er borttaget, saa at der V. for Kitzberg Fyrs N.-lige Lysgrænse ikke er under 5½ Fv. Vand. 54° 22' N. Br. 10° 11' Ø. Lgd.

Sli SØ. Vraget af Lægteren „Hofe“ er uskadeliggjort. 54° 37' 57" N. Br. 10° 7' 57" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Grosser Vogelsand. Paa Grosser Vogelsand er til Brug ved Opmaalng optørt en 71 Fod høj, sort, firkantet, pyramidformet Baake med Trekant paa Toppen. 53° 58' 54" N. Br. 8° 38' 37" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Vlissingen. Nieuwe Sluis. Taagesignalet ved Nieuwe Sluis er atter i Orden.

Frankrig. Boulogne. Kaj Chanzy. Paa Kaj Chanzy ved Boulogne Havn er det røde, faste Fyr nu tændt. Midten af den 16° store Lysvinkel gaar i N. 58½° V. Lysævnen er kun 8 Kml. 50° 43' 40" N. Br. 1° 35' 50" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Bancs de Somme. Vraget af Damperen „Florence Nightingale“, der er sunket paa Bancs de Somme, er nu uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddragen.

Ouessant. Baie de Lampaul. En Grund, der ved laveste Lavvande er netop overfyldt, ligger 2 Kbl. N. 30° V. fra Klippen Men Cren Toul ar Gazek. 48° 25' 42" N. Br. 5° 8' 17" V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Island of Islay. „Otter Rock“ Fyrskib er midlertidig ombyttet med en Kugletønde. 55° 34' N. Br. 6° 7' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chaussé de Sein. Lystønden, der til Forsøg ligger V. for Yderenden af Chaussée de Sein, er rød og sort vandret stribet og viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Lysævnen: 5 Kml. 48° 3' 18" N. Br. 5° 6' 21" V. Lgd.

Brest. I Løbet mellem Toulanguet og Pelen, Chenal du Grand Léac'h, er følgende Grunde fundet:

En 21 Fods Klippe, 6⅞ Kbl. N. 44° Ø. fra Taarnet Pelen. En 4½ Fv. Klippe, ½ Kbl. SV. for den foregaaende.

La Pallice. Ved La Pallice Havn betyder et grønt Flag eller en grøn Lanterne, at Slusen er spærret. Portene er aabne fra 3 Timer før til ½ Time efter Højvande, men Skibe med mindre end 16 Fods Dybgaende kan forlange Adgang til alle Tider om Dagen ved at give fire Stød i Dampfløjen eller ved to Flag over hinanden paa samme Mast. Paa S.-Siden af Slusegabet brænder en grøn Lanterne og paa N.-Siden en rød Lanterne.

Gironde. Vrag af Skibet „Amicitia“, som laa sunket paa Rigalet Ankerplads, er bortsprængt. Afmærkningen er inddragen.

Biarritz. Biarritz Fyr er slukket og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt paa Fyrtaarnets Galleri.

Spanien. Arosa Flod. Villagarcia. Villagarcia røde, faste Fyr er forstærket. Flammens Højde: 33 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Fyrpæl ved et graat Fyrhus.

Bermuda Islands. Gibbs Hill. Gibbs Hill Blinkfyr er ombyttet med et midlertidigt, hvidt Blinkfyr. Synsviddens: 12 Kml. Mod Ø. er Fyret delvis formørket i enkelte Retninger, og Grundene fra 3 Kml. V. for North Rock og Ø. og S. efter til The Narrows dækkes kun tildels af St. Davids Head faste Fyr. 32° 15' N. Br. 64° 49' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Ilha Grande Bay. Jacuacanga Bay. En 4 1/2 Fv. Klippegrund er funden 1 1/4 Kbl. V. for East Point, 9 Kbl. N. 76° Ø. fra Saracura Island Top.

Bajedo 4 Fv. V.-lige Klippe ligger 4 Kbl. N. 50° Ø. fra Saracura Island Top.

Laginha 5 1/2 Fv. Klippe ligger 2 3/4 Kbl. N. 17° Ø. fra Saracura Island Top.

Saracura 4 Fv. Klippe ligger 3 Kbl. S. 43° V. fra Saracura Island.

Baixa 2 1/2 Fv. Klippe ligger 2 3/4 Kbl. N. 67° V. fra Homens N.-lige Klippe. En 5 Fv. Plade ligger 1 Kbl. V. for denne Klippe.

Saracura Island: 23° 3' S. Br. 44° 15' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Kanal Saint Louis. En Uddybningsmaskine er sunken i Kanal Saint Louis, 3 Kbl, ovenfor S.-Dæmnings Inderende. For Indgaaende skal man holde den om Styrbord. En Tønde er udlagt uden for Vraget, og om Natten vises en hvid Lanterne fra det.

Italien. Livorno. Blinkfyret paa S.-Enden af den lige Dæmning til venstre for det N.-lige Indløb til Livorno er atter i Orden.

Italiens V.-Kyst. Golfo di Santo Eufemia. Santa Venere. I Indløbet til Santa Venere Havn har en Grund dannet sig til c. 100 Alen N. for Molehovedet og derfra langs Inder-siden af Molen. Man maa derfor gaa rigeligt uden om Fyret.

Korsika. Giraglia. Giraglia Fyr er slukket og et midlertidigt, hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink, tændt 32 Fod under Fyret i Fyrtaarnet. Synsviddens: 15 Kml. Det skjules af Taarnet fra N. 43° V. gennem N. til N. 17° Ø. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Sicilien SV.-Kyst. Mazzara. Fyret paa Molen til højre for Indløbet i Mazzara Havnekanal er atter i Orden.

Karantænebestemmelser m. m.

Chinesiske Handelsflag. Der er nu to chinesiske Handelsflag, nemlig for Skibe, der tilhører en enkelt Reder, rødt med gul Maane og én Drage, og for Skibe, der tilhører et Selskab, rødt med gul Maane og to Drager.

Norge. — Callao og Lima er erklæret for pestsmittet.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. Juni 1904. — En nordisk Lov om Konnossements-Klausuler? — Literatur. — Moderne Loddeapparater. — Skonneter. — Skagens Havn. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Gamla Varfvet. J. E. Hübner, Göteborg

åtager sig reparationer och omkopring af fartyg till här gällande billigaste priser.

Spiror och bjelkar på lager.

Telegramadress: „Gamla Varfvet“.

Rikstelefon 6016

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Teleton 8901.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

Onsdag den 29de Juni 1904 vil paa den herværende Børs, Sal Nr. 4 Kl. 2¹/₂ Eftm. den hurtigsejlende, tyske Jærnbark

„HENNY“

868 Tons Netto Register, for Tiden beliggende i Brake, blive solgt til den Højstbydende ved offentlig Auktion.

Skibet er bygget i Glasgow i 1874 af Jern med Klasse 100 A 1, og har nu passeret survey Nr. 1 efter en større Bekostning, hvorved det blev grundig efterset. Fik nyt Dæk i 1891. Skibet laster c. 1,400 Tons Kul med et Dybgaende af 17' 6", staar med 80, forhaler med 100 og sejler med 380 Tons Ballast. Dimensioner 198' 5" — 33' 3" — 18' 6".

For nærmere Detaljer og Inventarieliste behager man at henvende sig til undertegnede Mægler, hvem Salget er overdraget.

Telegr.-Adr.:
Milberg — Hamburg.

Daniel Milberg
Admiralitätsstrasse 38, Hamburg.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:
DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to Genera. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 2. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis paa Bendix Hotel i Nykjøbing Mors med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.
3. Valg af 2 Revisorer for Kalenderaaret 1904.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1905.
5. Skrivelser angaaende de ny Lodstakster.
6. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Thyland og Mors angaaende Lodstvungen paa visse Dele af Limfjorden.
7. Forhandling for lukkede Døre.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, den 20. Juni 1904.

P. B. V.
P. Rechnittzer
p. T. Formand.

Dampskibs Aktier.	Giort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		73 ³ / ₄	74 ³ / ₄
Danmark		67 ³ / ₄	68
Norden		85 ¹ / ₄	86 ¹ / ₂
Kjøbenhavn	66	65 ³ / ₄	66
Carl		68 ³ / ₄	69
Dannebrog		75 ¹ / ₂	76
Skjold	49 ¹ / ₄	49 ¹ / ₄	49 ¹ / ₂
Urania	16 ¹ / ₄	16	16 ³ / ₄
Union		78	79
Dampsk. af 1896		76 ¹ / ₂	77 ³ / ₄
Østasiatiske	85 ¹ / ₂ — 86 ¹ / ₄	86	86 ¹ / ₄
Østersøen		84	87
Nordsøen		20	30
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		60	85
Cimbria		—	—
Gorm		90	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	70
Inga		—	—
Hejmdal		94	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		98	100
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ uopsig. Stats		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Husejer Kreditk.	88	82 ³ / ₄	83 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Kbhvns Kreditf.		86 ¹ / ₂	88
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..		93 ³ / ₄	94
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 ³ / ₄	87 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 7 —		93	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Landkreditk. 3 —		89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		141 ³ / ₄	143
Privatbank	114 ¹ / ₂ — ³ / ₄	114 ¹ / ₂	114 ³ / ₄
Landmandsbank		120	120 ³ / ₄
Handelsbank		123	123 ¹ / ₂
Grundejerbank	110 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂
Burm. & Wain		97 ³ / ₄	99
Helsingørs Jærnsk.	98	97 ³ / ₄	98 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	141 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	141 ¹ / ₂	141 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	128 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	128 ¹ / ₂	128 ³ / ₄

Vekselkurser d. 22. Juni 1904.

	avista Sælger.	o. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.95
London	18.17	18.14
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Juni 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	91.30
3 ¹⁰ / ₁₀ % — Boden Kredit	86.10
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	99.50
4% — — 1890	88.00

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

„Foren. Dampskibs.“ 22,000, „Norden“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 20,000, „Østasiatisk Komp.“ 86,000, „Danmark“ 4,000, „Skjold“ 6,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 2,000, „Urania“ 8,000.

Møller & Rée.
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 22 Fod dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyrt. Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.	Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaående ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaående i do. 10 Øre.	I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende. Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1908. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfør Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Ophalingspladser. Køhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-derefter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomme-de Arbejderformand(Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Op-halingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodsvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladnings-mottageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladnings-mottageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaling-plads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons-Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



Jøns Nilsson's
Skotøjtablissement for haandsyet Fodtøj
Lille Strandstræde 13
Hj. af St. Strandstræde
anbefaler
Søstøvler & Rubberboots
til billigste Priser
NB. Forretningen er grundlagt 1880.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

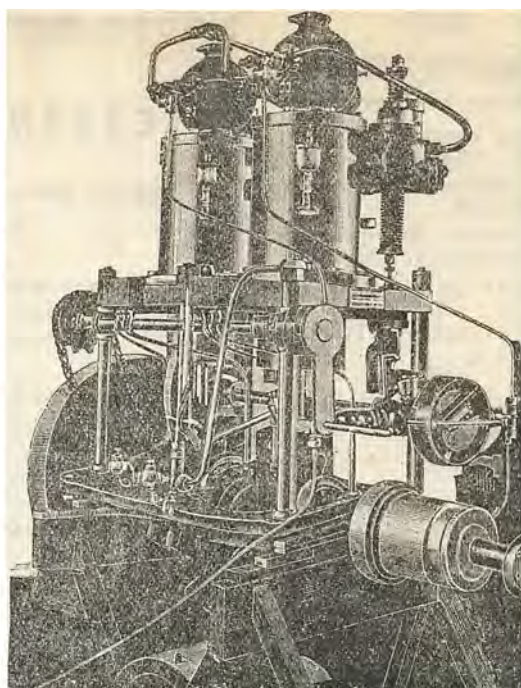
Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.



Specialitet: Motor „Alpha“.

Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendte gode og solide Petroleumsmotor „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

1ste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueaksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkår kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prislister, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

**Frederikshavns Jærnstøberi
& Maskinfabrik.**

(Brdrene Houmøller).

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and

BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1903

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte paa sidste ordinære Generalforsamling d. 6. Juli f. A. efter Tur Kaptajn Jacob Holm, Skibsbygger J. Ph. Jørgensen og Skibsreder A. M. Knudsen, der alle genvalgtes.

Kredsstyrelserne.

I Aarets Løb er valgt en Kredsstyrelse for Afdelingen for Ærø og Langeland, bestaaende af Navigations-

skolebestyrer Hansen som Formand, Skibsreder B. Friis og Skibsreder N. J. Ohlsen.

I Kredsstyrelsernes Sammensætning er iøvrigt ingen Forandring foregaaet.

Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var i Kalenderaaret 1903 indmeldt 982 Medlemmer og 731 Skibe, repræsenterende 81,070 Reg.-Tons Netto.

Foreningens Regnskab for Aaret 1903 udviser følgende:

Indtægt.

Udgift:

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.
Beholdning d. 31. December 1902	50	54	Udgifter ved Bestyrelsesmøde og Generalforsamling	76	50
Indbetalt af Kredsaftelingen for:			Rejseudgifter	465	75
Bornholm	220	34	Udgifter for Kredsaftdelingerne	21	26
Sjælland	222	54	Avertissementer	63	—
Fyen	887	35	Medlemsbladet	4,172	—
Ærø og Langeland	579	14	Bogtrykkerarbejde	95	45
Øst-Jylland	210	02	Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.	500	—
Nord-Jylland	80	—	Lønning	600	—
Thyland og Mors	109	72	Porto	33	22
Fanø og Vest-Jylland syd for Limfjorden	742	44	Forskellige Udgifter	211	33
Afdelingen for mindre Skibe	1,992	46			
Overordentlige og udenlandske Medlemmers Bidrag	243	60	Beholdning d. 31. Decbr. 1903	6,238	51
	5,338	15		1,015	27
Overskud pr. 31. December 1903 fra Regnskab for Forhandling af Haandbog i praktik Sømandsskab	1,915	63			
	7,253	78		7,253	78

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, i Juni 1904.

Thurø, i Juni 1904.

P. N. Harbye.

Sophus Hansen.

Vægtgarantien i Østersøhavnene.

De i sidste Aarsberetning omtalte Forhandlinger med tyske og svenske Sejlskibsrederi-Foreninger om en samlet Optræden imod den i tyske Østersøhavne herskende Skik, at Skibsføreren tegner Garanti for Vægt, er i det forløbne Aar førte til en lykkelig Afslutning. Foreningens Afdeling for mindre Skibe vedtog paa Afdelingens Generalforsamling d. 31. Januar 1902 at samle forbindende Underskrifter paa en Forpligtelse af følgende Indhold:

„Undertegnede Redere og Skibsførere forbinder og forpligter os herved til ikke at undertegne noget Certeparti, hvorefter der af Føreren forlanges Garanti for Vægt, og til ikke at antage nogen Fragt, ved hvilken saadan Garanti fordres. Skulde nogen af os befindes at have brudt denne Forpligtelse, er vedkommende Reder eller Skibsfører ifalden en Bøde, som fastsættes af Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Bestyrelsen for sammes Afdeling for mindre Skibe, saadan Bøde dog ikke overstigende 100 Kr.

Ovenstaaende Forpligtelse træder i Kraft, saa snart en lignende Forbindelse foreligger fra de større tyske og eventuelt svenske og norske Rederiforeninger, som har Skibe i Fart paa Østersøhavne, og disse Forbindelser er offentliggjorte i „Dansk Søfartstidende.“

Der samledes derefter Underskrifter paa denne Forpligtelse blandt Medlemmerne af saa vel Hovedforeningen som dens Afdeling for mindre Skibe, og i afvigte December Maaned udstedte Bestyrelsen Bekendtgørelse om, at da nævnte Forpligtelse nu var tiltraadt af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og sammes Afdeling for mindre Skibe med c. 500 Skibe, af Skipperforeningen i Ekensund med 26 Skibe, Skipperforeningen i Brantevik med 67 Skibe, Skipperforeningen i Skillinge med 43 Skibe, Barther Versicherungsverein med 95 Skibe, ligesom Elbschiffereventes at ville deltage, træder Forpligtelsen til ikke at slutte med Vægtgaranti i Kraft fra d. 1. Januar 1904.

Den saaledes indgaaede Forpligtelse er, saa vidt Bestyrelsen bekendt, gennemgaaende bleven overholdt, og den har haft den forønskede Virkning. Ved den samlede Optræden af Foreningens Medlemmer, der er interesserede i Farten paa Østersøhavnene, og udenlandske Rederiforeningers Medlemmer er det lykkedes at yde kraftig og virkningsfuld Modstand mod en Uskik, der medførte betydelige Tab og Ulemper for vor Sejlskibsfart paa disse Havne. Det skyldes særlig det af Foreningens Afdeling for mindre Skibe igennem flere Aar udførte energiske Arbejde i denne Sag, at et saa godt Resultat er opnaaet. Bestyrelsen gør dog opmærksom paa, at der kræves fortsat Sammenhold og Fasthed overfor direkte eller indirekte Fordringer om at tegne Vægtgaranti, for at det opnaaede ikke skal forspildes, og den opfordrer Foreningens Medlemmer til at virke for, at noget saadant ikke skal ske.

Lodsloven og Lodstaksterne.

Paa sidste Aars Generalforsamling vedtoges følgende Resolution:

„Generalforsamlingen udtaler sin alvorligste Beklagelse over, at de ved Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvesenet fastsatte Bestemmelser for Bugsering i Lodsfarvand, samt de i Henhold til denne Lov fastsatte ny Lodstakster, er traadte i Kraft, uden at man fra Marineministeriets Side har søgt sagkyndig Vejledning hos Skibsfartens Organisationer, og derved er blevne i høj Grad upraktiske for Skibsfarten;

Generalforsamlingen udtaler, at der ved de nu gældende Lodstakster er paaført Skibsfarten en ny og stor Byrde, mod hvilken Forsamlingen maa nedlægge en bestemt Protest;

Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til at søge saa vel det udkomne Tillæg til Lodsloven som de ny Lodstakster (Hjemrejse- og Landsætningspenge) ændrede saaledes, at de bliver praktisk anvendelige og retfærdige overfor Skibsfarten.“

Bestyrelsen har, efter Vedtagelsen af ovennævnte Resolution, allerede i Juli Maaned f. A. tilskrevet Foreningens Kredsstyrelser med Henstilling om at fortsætte Undersøgelserne over de ny Lodstaksters Virkning ved Lodsnig i de forskellige Farvande. Den har derefter fra vedkommende Kredsstyrelser modtaget en Række Oplysninger om Lodsafgifterne i Farvandene ved Svendborg, Limfjorden og Odense Fjord og Kanal. Bestyrelsen har tilstillet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart disse Oplysninger, idet den beklagede, at den paa det daværende Tidspunkt ikke havde kunnet tilvejebringe et statistisk Materiale, der paaviste den Forhøjelse, der har fundet Sted i Lodstaksterne for alle de enkelte Lodsfarvandes Vedkommende. Bestyrelsen fremhævede dernæst, at de mange Klager over de ny Lodstakster

væsentlig gaar ud paa, at de mindre Skibe — i Modsætning til, hvad der var Hensigten ved Revisionen af Lodstaksterne — er blevne stærkere bebyrdede end tidligere, og at Lodsafgifterne i hvert Fald for disses Vedkommende er urimelig høje. Sluttelig udtalte Bestyrelsen Ønskeligheden af, at der kunde blive foretaget en almindelig Undersøgelse for alle Farvande, og den henstillede til Fællesrepræsentationen, om det ikke kunde udvirke, at en saadan Undersøgelse foretoges ved Lodsvesenets Foranstaltning, helst saaledes, at der i dette Øjemed nedsattes et Udvalg, i hvilket Skibsfarten bliver repræsenteret. Kunde dette imidlertid ikke ske, erklærede Bestyrelsen sig beredt til at supplere det af den indsamlede Materiale saa hurtigt og saa fyldigt som muligt.

Endelig har Bestyrelsen, paa Foranledning af Kredsstyrelsen for Fyen, rettet en Henvendelse til Udvalget for Kanal- og Havnevæsenet i Odense om at søge den da bestaaende Lodstvang paa Odense Kanal ophævet, idet den fremhævede, at de Forhold, der i sin Tid foranledigede, at man opretholdt Lodstvangen paa Odense Kanal, nu er meget forandrede, og at der fra Rederes og Søfarendes Side næres et levende Ønske om at faa den nævnte Lodstvang ophævet.

Som Resultat af de saaledes fra Bestyrelsens Side foretagne Skridt foreligger i Øjeblikket følgende:

Marineministeriet har under 4. November f. A. tilskrevet Foreningen angaaende Spørgsmaalet om Forholdet overfor Skibe, der bliver bugserede uden at have Lods, et Spørgsmaal, Ministeriet betegner som et af de vanskeligste at finde en heldig Løsning paa. Særlig er det, udtales det fremdeles i Ministeriets Skrivelse, vanskeligt at formulere en Lovbestemmelse om denne Sag paa en saadan Maade, at den gør lige Ret og Skel mellem de to Parter, Lodsvesenet og Skibsfarten, hvis Interesser her staar i skarp Modstrid. I det ny Tillæg til Lodsloven har man ment at finde en Løsning, hvorved Skibsførers Kendskab til Farvandet skulde dokumenteres, nemlig derved, at han ledede Navigeringen af begge Fartøjer. Teoretisk set er dette Bevis sikkert rigtigt nok, men det har vist sig, at det kan være meget vanskeligt at præstere det i Praksis. Der kan være Forhold, hvor selv den i Farvandet bedst kendte Skibsfører umulig kan lede Bugserbaadens Navigation, og man kan ikke ret vel forlange, at Bugserbaadens Fører skal sætte Baaden paa Grund, fordi det slæbte Skibs Fører ikke i rette Tid giver sine Anvisninger. Og naar flere Skibe slæbes af den samme Bugserbaad, bliver Sagen endnu mere indviklet, thi alle de slæbte Skibes Førere kan jo ikke ret vel samtidig lede Navigeringen. Endvidere kan ogsaa den Anke være begrundet, at naar flere Skibe samtidig skal bugseres, vil det være uretfærdigt, at alle Førerne skal betale Lodspenge, fordi en enkelt Fører mener at maatte tage Lods. Ministeriet udtalte sluttelig, at en for alle Parter tilfredsstillende Løsning formentlig kun kan findes, naar de forskellige Interesser fuldt ud kunde afvejes mod hverandre, hvilket sikkert bedst vilde lade sig gøre ved at Repræsentanter saa vel for Lodsvesenet som for Bugserbaadene og Sejlskibene traadte sammen for i Fællesskab at udarbejde et Forslag til en Bestemmelse om denne Sag til Optagelse i en eventuel ny Lodslov, i hvilken Anledning Ministeriet anmodede Foreningen om for sit Vedkommende at udpege en Repræsentant til Deltagelse i Udarbejdelsen af et saadant Forslag.

Efter Forslag af Afdelingen for mindre Skibe indstillede Bestyrelsen derefter Skibsfører H. C. Andersen af Aarhus til som Foreningens Repræsentant at deltage i Udarbejdelsen af det omhandlede Forslag. Skibsfører Andersen har derefter efter Ministeriets Anmodning deltaget i de paagældende Forhandlinger, der forhaabentlig vil føre til et godt og praktisk brugbart Resultat.

Hvad selve de ny Lodstakster angaar, da har Foreningen fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart

modtaget en Skrivelse, der gengiver Marineministeriets Svar paa Repræsentationens Henvendelse til det. Det fremgaar af dette, at Ministeriet, naar det fornødne Materiale foreligger, agter at foretage en Revision af samtlige Lodstakster. Ministeriet anser det for upraktisk og tidsspildende at lade Taksternes Revision foretage i et Udvalg, som af Foreningen foreslaaet; det anser det derimod for heldigere, hvis Skibsfartens Organisationer fortsætter den paabegyndte Undersøgelse paa Grundlag af de talrig indkomne Klager. Der kan derved tilvejebringes et Materiale, der mulig kan være vejledende ved den endelige Revision af Taksterne, ved hvilken Ministeriet ønsker at tage det størst mulige Hensyn til Skibsfartens Interesser. Repræsentationen anmoder i Henhold hertil Foreningen om at fortsætte Undersøgelserne over Lodstaksternes Virkninger ved til Førerne af de i Foreningen indmeldte Skibe at udsende en Opfordring om, i de danske Lodsfarvande, de passerer, og i hvilke de benytter Lods, at foretage Sammenligninger mellem de tidligere og de nu gældende Lodstakster, ligesom ogsaa mellem Lodspengenes Størrelse i danske og i udenlandske Havne under tilsvarende Forhold, og indsende Resultaterne af disse Sammenligninger til Foreningen. Naar det fornødne Materiale, der selvfølgelig bør være saa omfattende og paalideligt som muligt, da foreligger, vil det gennem Fællesrepræsentationen blive indsendt til Marineministeriet.

Bestyrelsen har herefter udsendt en saadan Opfordring til Kredsstyrelserne og offentliggjort den i Medlemsbladet. Fra Marineministeriet har den nu — i Anledning af et af den indsendt Andragende om Ophævelse af Lodstvangen i Korsør Havn, forsaavidt angaar mindre Skibe — modtaget Meddelelse om, at Ministeriet agter at foretage en Revision af de ny Lodstakster for samtlige danske Lodsfarvande. Bestyrelsen anmoder derfor herved indtrængende d'Hrr. Redere og Skibsførere om snarest at indsende til den de Klager over de nu gældende Lodsstakster, de maatte have at fremføre, ledsaget af saa fyldige Oplysninger som muligt om den Forhøjelse, Taksterne er undergaaet, særlig sammenlignet med de tidligere gældende Takster.

Besejlingsforhold paa Limfjorden.

I Anledning af det i sidste Aarsberetning omtalte Andragende, som Bestyrelsen paa Foranledning af Kredsstyrelsen for Thyland og Mors havde indgivet til Marineministeriet om forskellige Forbedringer ved Afmærkningen i den vestlige Del af Limfjorden, har Ministeriet under 11. November f. A. meddelt Foreningen, at den ene af Baakerne ved Fegge-Sund flyttes, saaledes at Baakelinjen drejes til S. 54° V., hvorved den kommer til at vise Syd om Sæbesholm Sand; at der anbringes et nyt Sæt Baaker paa Sydenden af Fegge-Klit, der i c. S. 84° V. leder ind i Fegge-Sund Vest fra; at der udsættes en Halmprík paa NO. Enden af Grunden Horspanden i Fegge-Sund i c. 15 Fod Vand til Vejledning for Skibe, der søger Sundet Øst fra; at der udsættes en Halmprík med to Halmviske paa Sydsiden af Sæbesholm Sand i Fegge-Sund i c. 15 Fod Vand; at den paa SO. Siden af Horspanden staaende Halmprík flyttes c. 100 Alen SO. efter ud i c. 15 Fod Vand; at der udsættes en Halmprík i c. 15 Fod Vand c. 200 Alen Øst for en 9 Fods Pule i Oddeund ved Thyholms Sydodde. Endvidere har Ministeriet bemyndiget Vagerinspektøren til at søge tilvejebragt et Arrangement med Thisted Kommune angaaende Fegge-Klits nordlige og sydlige Baakers eventuelle Indretning til Fyrpæle paa Kommunens Bekostning.

Efter Anmodning af Afdelingen for mindre Skibe har Bestyrelsen indgivet Andragende til Marineministeriet om, at Lodstvangen over Løgstør Grunde for Skibe af 8 Fods Dybgaende og derover maa blive op-

hævet, i hvert Fald for Skibe under 80 Reg.-Tons Brutto. Fremdeles har man andraget Ministeriet om at faa anbragt Ledefyr ved Løgstør, som kunde lede gennem den gravede Rende ind til Løgstør Red. og om at faa ophævet eller nedsat Kanalafgiften for Skibe, der af Naturforholdene tvinges til at benytte Kanalen som Gennemsejlingsfarvand.

Efter Anmodning af samme Afdeling, og paa Foranledning af Klager fra Sejl- og Dampskibsførere, har man henledet Marineministeriets Opmærksomhed paa, at Taagesignalet ved Hals ikke bruges tilstrækkelig og i betimelig Tid.

Efter Anmodning af Kredsstyrelsen for Thyland og Mors har Bestyrelsen rettet et Andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder om at søge Sejladsen gennem Jærnbanebroen ved Aalborg gjort bekvemmere for Skibene. Man har i dette Andragende paapeget Ønskeligheden af, at Broens Aabning og Lukning kommer til at foregaa ved mekanisk Kraft; at den paa Broen værende Telefon anbringes ved Svingbroen i Stedet for, som nu, ved Enden af Broen; samt at Broen altid holdes aaben, naar der ikke ventes Tog, og kun lukkes den mindst mulige Tid før Togenes Ankomst. Det er at haabe, at Ministeriet maa finde Anledning til snarest at søge disse Forhold forbedrede. Jærnbanebroen passerer nu, som Bestyrelsen fremhævede i sit Andragende, daglig af 36 ordinære Tog, og da Skibsfarten ad Fjorden er meget betydelig, er det klart, at Broen er en stor Hindring for den, der er saa meget mere følelig som Strøm- og Vindforhold meget ofte gør det vanskeligt for Sejlskibe at komme under Sejl igen, naar de først har maattet ankre op for Broen; Bugserdamper kan ikke til enhver Tid faas og er forholdsvis dyr.

Skoler for Skibskokke.

Efter Anmodning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og i Henhold til Forhandlingerne paa sidste Aars Generalforsamling har Bestyrelsen fra Kredsstyrelserne indhentet Oplysninger om de Bidrag, der fra vedkommende Kommuner eller fra private Institutioners Side kan forventes til Driften af Skoler, der maatte blive oprettede til Uddannelse af Skibskokke. Disse Oplysninger er indsendte til Fællesrepræsentationen.

Farvandenes Afmærkning og Belysning.

Bestyrelsen har til Marineministeriet indsendt Andragender om forskellige Forandringer og Forbedringer ved Afmærkningen og Belysningen af vore Farvande. Ministeriet har i den Anledning under 26. November f. A. meddelt Foreningen, at de foreslaaede og af Ministeriet allerede planlagte Forandringer og Forbedringer af Fyrene paa Vejrø og paa Thunø til sin Tid vil blive udførte, naar andre vigtigere og mere paatrængende Arbejder er fuldførte; at Løbet mellem Vejrø og Fejø Staalgrund vil blive afmærket med 2 Halmprikker, og at der paa NO. Siden af Venegrunden vil blive udlagt en Vager. Ministeriet beklager derimod ikke at kunne imødekomme Foreningens Ønske om større Prikker i alle Gennemsejlingsfarvande. Det udtaler herom, at det vel kan hælde, at stærk Strøm, Tang eller Isdrift samt Drivvaadsfiskere kan skære Prikkerne under Vandet eller helt flytte dem, lige som Lodserierne kan blive forhindrede i straks at rette Afmærkningen op. Disse Forhold vil dog være Undtagelser, og Ministeriet anser Prikkeafmærkningen som Helhed for upaaklagelig, saa at den store Bekostning, som en Udlægning af mindre Vagere i Stedet for Prikker vilde medføre, ikke vilde staa i Forhold til Nyttens af en saadan Foranstaltning. Ministeriet vil dog mulig efterhaanden søge at erstatte Prikkerne med mindre Vagere paa særlig vigtige eller udsatte Steder.

Bestyrelsen finder iøvrigt Anledning til at henlede Medlemmernes Opmærksomhed paa den af en af Marineministeriets nedsat Kommission afgivne Betænkning om Planen for vort Fyrvæsens Udvikling i de kommende

ti Aar. De i Betænkningen fremsatte Forslag var i det væsentlige optagne i „Dansk Søfartstidende“ No. 3 for d. 21. Januar d. A.

Bestyrelsen har fremdeles, paa Foranledning af Afdelingen for mindre Skibe, rettet en Anmodning til Randers Havneudvalg om at søge udvirket, at Bøjerne i Randers Fjord fra Søen til Randers, især ved Indsejlingen til Fjorden, bliver forbedrede, og til Aarhus Havneudvalg om at Fyret paa Aarhus Havns søndre Mole maa blive forbedret. Endelig har den anmodet Bestyrelsen for Faxe Kalkbrud om, at der paa Havnemolen ved Faxe Havn maa blive opsat et Signal, der kan advare Skibe i Søen mod at løbe ind i Havnen og mod at holde paa samme, naar den er utilgængelig paa Grund af andre Skibes Bevægelser og Forhalinger inde i Havnen, og om at Faxe Havnefyrrer maa blive afløst med et højere og kraftigere Fyr.

Skibes Toldundersøgelse.

Bestyrelsen har, paa Foranledning af Afdelingen for mindre Skibe, andraget Generaldirektoratet om at Skibe, der afgaar fra Odense Fjord, Ise Fjord, Randers Fjord, Mariager Fjord og Horsens Fjord maa blive fritagne for ved Udgaaende at stoppe for Toldundersøgelse.

Skibets Forpligtelse ved Losning.

I afvigte Januar Maaned er ved Aalborg Søret afsagt Dom i en Sag mellem Føreren af et tysk Skib („Mary Stoffer“) og Aalborg Oljemølle angaaende Losning af en Ladning Hørfrø. Dommen gaar ud paa, at Sølovens § 136 i Forbindelse med § 116 etablerer den Regel, at Ladningen skal afleveres paa Kajen saa vel ved Indladningen som ved Losningen, i al Fald i Tilfælde som det her foreliggende, hvor Ilandbringningen kunde foretages og foretoges ved Hjælp af Skibets egne Grejer.

Da denne Dom efter Bestyrelsens Mening er stridende baade mod den ved Sølovens § 136, jvf. § 116, og ved tidligere Retsafgørelser fastsatte Regel, og da den stærkt berører Sejlskibenes Interesser, har Foreningen, efter Forhandlinger med „Rechtsschutz-Verein des Verbandes deutscher Küstenschiffer“ i Altona foranlediget Dommen appelleret til Landsoverretten i Viborg.

Dansk Vicekonsulat i Westport (New-Zealand).

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har anmodet om Foreningens Erklæring i Anledning af et

Udenrigsministeriet forelagt Forslag om Oprettelse af et dansk Vicekonsulat i Westport (New-Zealand). Bestyrelsen har, efter at have undersøgt Sagen, udtalt, at Westport jævnlig besøges af danske Sejlskibe, og at det derfor vilde have Betydning, om der paa nævnte Plads fandtes et dansk Vicekonsulat.

„Board of Trades“ ny Bestemmelser angaaende Ladningers Ventilering

har foranlediget en Henvendelse fra Bestyrelsen til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, i hvilken dennes Opmærksomhed henledes paa de betydelige Udgifter og det Tidsspild, der ved disse Bestemmelser paaføres danske Sejlskibe. Bestyrelsen har henstillet til Repræsentationen at tage denne Sag under Overvejelse og eventuelt gennem Udenrigsministeriet søge den ordnet paa en for vor Skibsfart heldigere Maade.

Konsulat- og Toldafgifterne.

I det forløbne Aar har den af Indenrigsministeriet i November Maaned 1899 nedsatte Kommission afgivet Betænkning. Det indstilles i denne, at Skibsfartens gennem en Aarrække fremsatte Krav om Ophævelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer og om Ophævelse af den faste Konsulatafgift imødekommes. Bestyrelsen udtaler derfor Haabet om, at det Tidspunkt nu omsider maa være kommet, da Lovgivningsmagten vil fritage vor Skibsfart for de uretfærdige Byrder, som de nævnte Afgifter paafører den, og som føles særlig tungt under de overordentlige Vanskeligheder, som Skibsfarten nu igennem flere Aar har kæmpet og fremdeles kæmper imod.

Forskellige Meddelelser.

Foreningen var Medindbyder til det 5te nordiske Søfartsmøde, der afholdtes i Kjøbenhavn d. 2den, 3dje og 4de Juli f. A. og var paa Mødet repræsenteret af sin Formand.

Dels direkte gennem Hovedkontoret, dels gennem Foreningens Sagførere er der som sædvanlig ydet Foreningens Medlemmer retslig Assistance i den Udstrækning, i hvilken det har kunnet lade sig gøre.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Kjøbenhavn, i Juni 1904.

P. RECHNITZER,

Aalborg,

p. t. Formand.

M. N. FISCHER,
Vejle.

JACOB HOLM,
Kjøbenhavn.

J. PH. JØRGENSEN,
Thurø.

A. M. KNUDSEN,
Sønderho, Fanø.

C. P. LUND,
Rønne.

N. J. OHLSEN,
Marstal.

A. P. RASMUSSEN,
Nykjøbing Jyll.

P. N. WINTHER,
Nordby, Fanø.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Juni 1904.

11. Aarg.

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand „NEST“ Brand
usukret. sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., Kjøbenhavn

Aalborg Brøndums **Akvavitter.**

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forbyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the **Milk**
WORLD.

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.



Enhver bør anvende min amerikanske Støvleblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Ciseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting,** Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.

Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.

To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.



Er „**Moss-Rose**“-Tobakken ^{egte,} ^{skal} hver Pakke altid bære Vignetten **Manufactured Ex-** **pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og** **paatrykt selve Omslagspapiret.**

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

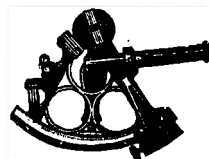
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Tæffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„**KEW**“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler **LAURENTIUS,** Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 30. Juni 1904.

Den af Højesteret d. 22. ds. afsagte Dom, som refereres andet Steds i nærværende Nummer af Bladet, afgør det vigtige og interessante Spørgsmaal om, hvorvidt den Straffemyndighed, der hjemles Skibsføreren ved Søløvens § 102, kan udøves, naar Skibet henligger i en dansk Havn, som er Sæde for en Ret, som kan paadømme det paagældende Tilfælde. Sjø- og Handelsrettens Dom i den refererede Sag fastslog, at Betingelserne for at udøve denne Straffemyndighed ikke ubetinget er til Stede under disse Forhold, idet der var Tid nok til at indbringe Sagen, der drejede sig om en Hovmesters usømmelige Opførsel eller Ulydighed overfor Kaptajnen, for Sjøretten, og der heller ikke iøvrigt var noget til Hinder herfor. Man stod atter her overfor en Dom, om hvilken man maatte beklage, at den ikke ledsagedes af en Begrundelse; thi paa Forhaand maatte enhver Skibsfører gaa ud fra, at den Myndighed, der er givet ham ved Søløvens § 102, den har han, enten Skibet er i Søen eller ligger i Havn; der nævnes jo i Paragrafen en Række Forseelser (den, som uden Tilladelse gaar i Land; den, som efter erholdt Landlov ikke kommer tilbage i rette Tid, m. fl.), som praktisk talt kun kan begaas, naar Skibet ligger i Havn, og det ses ikke, at danske Havne er undtagne. Det er altid uheldigt og vanskeligt, naar man skal søge efter de Motiver, der ligger til Grund for en Dom; men naar Retten, som i dette og andre Tilfælde, ikke angiver dem, er man jo nødt dertil. Vi kunde da tænke os, at Sjø- og Handelsretten har ment, at Skibsførers Straffemyndighed efter § 102 vel kan bringes i Anvendelse under Skibets Henliggen i dansk Havn, i hvilken der findes en Ret, men kun, naar det ikke er muligt at indbringe Sagen for denne, enten paa Grund af manglende Tid eller fordi der var andre Hindringer herfor; en lignende Opfattelse blev fremsat af Hovmesterens Defensor for Højesteret, der gjorde gældende, at Domfældelse om Bord kun bør ske, hvor det ikke er muligt at vente, hvor der af Hensyn til Disciplinen og Skibets Sikkerhed maa handles straks. Af Søløvens § 104*) kunde maaske ogsaa sluttes, at der i § 102 særlig er tænkt paa Forseelser, der er begaaede, medens Skibet var i Søen. Men om nu dette har været Sjø- og Handelsrettens Grunde eller ikke — vist er det, at dens Dom vilde have skabt Uklarhed og Usikkerhed, bortset fra, at den ikke synes at kunne være forenelig med Ordlyden af § 102. Skulde Skibsføreren i alle de Tilfælde under Ophold i Havn, i hvilke der kan være Tale om, at han skal udøve Straffemyndighed efter § 102, først undersøge, om han overhovedet har denne Myndighed, vilde det afføde en Usikkerhed, der i høj Grad vilde vanskeliggøre Skibsførers Stilling og vilde svække Disciplinen om Bord under Forhold, hvor det ofte kan være særlig nødvendigt at opretholde den, nemlig under Skibets Henliggen ved Land. Vi finder det derfor glædeligt, at Højesterets Dom har skabt fuldkommen Klarhed, idet den siger, at der savnes Hjemmel til en indskrænkende Fortolkning, der skulde begrænse den Skibsføreren i Følge § 102 tilkommende Disciplinærmyndighed.

*) „Vil den, som af Skipperen er straffet med Tab af Hyre, klage herover, maa han indgive sin Klage til Retten inden 3 Dage efter, at Skibet er ankommen til indenlandsk Havn . . .“

Det maa herefter anses for utvivlsomt, at den Opfattelse, der sikkert ogsaa stedse har været Skibsførernes, nemlig at de har den omtalte Myndighed, ogsaa naar Skibet ligger i fremmed eller dansk Havn, er den rigtige.

Fhv. Generalkonsul Delcomyn i London har af danske Kaptajner, der farer og har faret paa London, faaet overrakt en Mindegave, bestaaende af et i Eg udskaaet Vikingskib, og en Adresse, der i varme Ord takkede Generalkonsulen for hans mangeaarige Virksomhed og for det Forhold, der stedse har været mellem ham og danske Skibsførere, der kom til London. Gaven og Adressen overraktes af en Deputation med Kaptajn L. P. Tannebek som Ordfører.

Den Gave, der, som ovenfor omtalt, overraktes fhv. Generalkonsul Delcomyn af danske Skibsførere, gav ham Anledning til nogle Udtalelser, der synes os at fortjene megen Opmærksomhed her hjemme. Det meddeles nemlig i en Korrespondance til „Dannebrog“, at Generalkonsulen blandt andet „udtalte Haabet om, at den danske Regering vilde finde Midler til at afskaffe de tyngende Konsulatafgifter, idet Skibsfarten var den Del af Forretningsverdenen, som lagde det mindste Beslag paa Konsulatets Virksomhed, ikke alene her, men ogsaa, som han hørte, i Newcastle og vistnok de fleste andre Steder“.

Denne fra saa kompetent Side fremsatte Udtalelse understreger meget stærkt Urimeligheden af, at Skibsfarten bærer alle Udgifterne ved Konsulatvæsenet. Det er indlysende, at naar Skibsfarten mindre end nogen anden Næringsvej benytter Konsulatvæsenet, kan man ikke vedblivende lade den bære Byrderne ved at opretholde det. Tiden maa nu være kommet til at fritage Skibsfarten for disse Afgifter, og den afgaaede Generalkonsuls Udtalelse vil forhaabentlig bringe dette i Erintring paa højere Steder.

Skibsbyggerstriken i Svendborg, som vi forleden omtalte, er, efter hvad der meddeles os, nu hævet og Arbejdet genoptaget.

Moderne Loddeapparater.

Af Kommandør R. Hammer.

Hr. Redaktør! Maa det være mig tilladt i Deres ærede Blad at anmode om Optagelse for følgende Indlæg i den Diskussion, som for Tiden finder Sted i vore Søfartsblade om de moderne Loddeapparater.

D'Hrr. Dr. phil. August Krogh og Navigationslærer Emil Krogh har i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 20/1904 og i „Nationaltidendes“ Søfartstidende af 20. Maj d. A. indrykket nogle Artikler om „Moderne Loddeapparater“, som har sin store Interesse for alle, som har med Dybdeloddeapparater at gøre, og man maa være D'Hrr. meget taknemlige for det store Arbejde, som de har lagt ind paa at undersøge disse, og særligt den hos os for Tiden ret meget benyttede „Kaptajn Clausens Kontrol-dybde-maalere“. Naar D'Hrr. imidlertid er komne til det Resultat, at selv om man anvender nok saa megen Omhu ved Brugen af dette Apparat, saa vil man dog ikke have nogen Garanti for Paalideligheden af dets Angivelser, og at det absolut ikke egner sig for større Dybder, — Dybder paa c. 100 Favne —, saa vil jeg dog tillade mig at gøre opmærksom paa, at dette Resultat ikke ganske stemmer med en Række paa mange Hundrede praktiske Forsøg, som jeg i Egenskab af Chef for Opmaalingen i de danske Farvande har anstillet med dette Apparat, før det blev indført til almindelig Brug ved Opmaalingen.

Forinden jeg kommer nærmere ind paa disse Forsøg, maa det dog være mig tilladt kortelig at omtale de øvrige af d'Hrr. nævnte nyere Loddeapparater, særligt Kaptajn Rungs Batometer, og at give en Fremstilling

af, hvorledes og hvorfor man i de danske Opmaalings-skibe kom ind paa Benyttelsen af Kontrol-dybde-maaleren.

I Slutningen af 80erne anvendtes Lord Kelvins Apparater, saa vel „de farvede Rør“ som „depth gauge“, men ingen af disse har nogensinde slaet rigtig an.

De væsentligste Mangler ved de farvede Rør var:

- 1) De viste sig ikke tilstrækkeligt paalidelige, fordi de ikke alle var kalibriske.
- 2) Naar de benyttedes i Østersøen eller lignende Steder, var Vandet for fersk til fuldstændig at affarve Rørene, saa de gav ikke skarp Afskæring og dermed nøjagtig Aflæsning.
- 3) Ved større Dybder — 70 til 100 Favne — var Inddelingerne for smaa til skarp Aflæsning.

Endelig blev de for dyre i Længden til en saa forceret Lodning, som forlanges i Opmaalings-skibene — henimod 10,000 Lodskud om Aaret — fordi et Rør kun kan bruges én Gang, med mindre man forud er sikker paa, at Dybden er større end ved det Lodskud, hvor det første Gang benyttedes.

Lord Kelvins „depth gauge“ har kun været anvendt i kortere Tid, fordi det snart konstateredes, at Apparatet ikke var fuldt paalideligt (se Kapt. Clausens Bemærkninger i „Nationaltidendes“ Søfartstidende af 10. Juni d. A.).

Det var derfor med stor Glæde, at man hilste Fremkomsten af Kaptajn Rungs genialt udtænkte Batometer i 1890. Med dette Apparat paa en smækker Staaltraadslinje kunde man opnaa en hidtil ukendt Hurtighed i Opmaalingen, idet man med 9 à 10 Miles Fart paa en bekvem og billig Maade kunde faa Lodskud omtrent hver 4de Minut paa c. 50 Favnes Dybde. Det er en Selvfølge, at der maatte Masser af Forsøg til, før man turde overgaa til udelukkende Brug af dette Apparat, og Søkort-Arkivets Journaler indeholder tusindvis af disse Forsøg, det viste sig nemlig snart, at det ikke var alle Eksemplarer, man kunde stole paa, og selv om et enkelt Eksempel kunde vise rigtigt i nogen Tid, kunde det paa én Gang faa Nykker, uden at det var muligt at paavise Aarsagerne hertil. Paa Grund af Apparatets store Fordele opgav man dog ikke Forsøgene; efter hvert Opmaalingstogt forhandlede med Opfinderen, Kaptajn Rung, og flere større eller mindre Forbedringer ved Konstruktionen foretoges, idet man stadig haabede at komme ud over Vanskelighederne, men Apparatets Luner — om jeg saa maa sige — blev ved. En af de Ulemper, som man aldrig kom ud over, var Ansamling af Vand i Maalekamret. Der kunde tages flere Lodskud i Træk, hvor alt var i Orden, men saa pludselig viste det sig, at der dannedes uendeligt fine Dugperler i Kamret, som ved Rystelserne under Indhalingen kunde forene sig til enkelte større eller mindre Draaber, der foraarsagede betydelige Fejlvisninger. Dog var det ikke alene denne Vandansamling i Maalekamret, der forvoldte Standsninger; de idelige Stød imod Bunden, især paa Klippebund, gjorde det nødvendigt at have en med Apparatet fuldt fortrolig Instrumentmager om Bord, som Dagen igennem havde nok at gøre med at adskille og samle de Apparater, som ikke vilde gøre Gavn, fastskruede de forskellige Smaaskruer og forny disse. I Løbet af 90erne anvendtes Batometrene dog saa godt som udelukkende til Dybde-maalingsapparat i vore Opmaalings-skibe, saa man havde rig Lejlighed til at lære Apparatet at kende, men trods de mange Forbedringer, der efterhaanden indførtes, var man i Aaret 1900 dog ikke naaet videre end:

- 1) at man efter hvert Lodskud maatte aabne for at aftørre Maalekamret, for at sikre sig at der ikke var Vand i det.
- 2) hvert enkelt Lodskud maatte kontrolleres ved udløben Line og Skibets Fart over Grunden,
- 3) en Instrumentmager maatte stadig have Kontrol med Apparaterne, adskille, reparere og samle dem, naar de uden paaviselig Grund gav forkerte Resultater,
- 4) der maatte meget jævnlig føres Kontrol med Appa-

raternes Visning ved stilleliggende at lade dem gaa i Bund og sammenligne Visningen med udløben Line, 5) naar et Apparat havde henstaaet i længere Tid, maatte der i Reglen tages 1 à 2 Lodskud, før man var sikker paa, at Visningen var paalidelig.

Disse Ting i Forening medførte, at Apparatet, hvor fortrinligt det end kunde være til Opmaalingsbrug, hvor alle Hensyn til de ovenfor anførte Mangler kunde tages, ikke kunde siges at være noget paalideligt Instrument til Brug i den almindelige Navigation, og det viste sig ogsaa, at der Aar efter Aar indkom Klager over det fra de øvrige Orlogsskibe, hvor man kun af og til havde Brug for det, og hvor det fornødne Kendskab til Instrumentets Udbedring savnedes.

I Aaret 1900 blev der til Opmaaling under Island, foruden den sædvanlige Beholdning af 15 Batometre, medgivet et Eksempel af Kaptajn Clausens Kontrol-dybde-maalere til Forsøg. Til at begynde med saa jeg ikke med de blideste Øjne til dette Apparat, Batometrene var indarbejdede i Opmaalingstjenesten, man var fuldt fortrolig med deres Fordele og Mangler, og jeg maa tilstaa, at jeg til Dels betragtede dem som „et af mine egne Børn“, der vel undertiden kunde gøre Knuder, men som jeg mente ved en god Opdragelse at kunne faa fuld Glæde af, og saa skulde man nu paany foretage alle de mange brydsomme Kontrolforsøg og Prøver om igen; men Forsøgene viste snart, at Kontrol-dybde-maaleren var Batometret overlegent, idet det kunde benyttes uafbrudt, uden at der kom Slinger i Valsen, og uden at det maatte til Instrumentmageren for at efterses, og det viste sig endvidere, at Kontrol-dybde-maalernes Angivelser var paalideligere end Batometrenes, samt at den tidsspildende og ofte vanskelige Kontrol af hvert Lodskud kunde bortfalde. Det gik endog saa vidt, at de Officerer, som førte det daglige Tilsyn med Loddeapparaterne, efterhaanden nødig benyttede andre Apparater end dette og gerne vilde bruge det som Kontrol paa Batometrene.

Vi kommer nu til Sagens Kærne, — Instrumentets Paalidelighed —; for at konstatere denne blev det underkastet utallige Forsøg; at fremdrage alle disse i en Avisartikel, vilde være uoverkommeligt, da de vilde fylde flere Spalter, men jeg skal nævne, hvorledes Kontrollen anstilledes og Hovedresultaterne heraf. Først og fremmest maa det erindres, at Opmaalings-skibet var udrustet med gode Midler til at anstille Kontrolforsøg, saa som afmærket smækker Staaltraadslinje, nøjagtigt verificerede Udløbningsstrømmer m. m. samt endeligt et Personel, som ved daglig Øvelse Aar efter Aar var vant til at anstille slige Forsøg.

Kontrolforsøgene bestod i:

- 1) Stilleliggende at lade Loddet løbe ud paa Dybder fra 8 til 150 Favne og kontrollere Dybdemaalernes Angivelse ved udløben Line.
- 2) Under Gang med 8 à 10 Miles Fart at lade Dybdemaaleren gaa i Bund i bestemte Mærker, hvor man i Forvejen kendte den nøjagtige Dybde.
- 3) Under den daglige Opmaaling at lade Loddet gaa paa de Steder, hvor man tidligere havde taget Lodskud, og sammenligne Resultaterne.

Det samlede Antal af de under 1 og 2 nævnte direkte Forsøg, som er tagne i Tidens Løb, er flere Hundrede, og naar den under 3 nævnte Kontrol medregnes, tager jeg næppe fejl, naar jeg opfører det samlede Antal Kontrolforsøg til over 1000.

Hovedresultatet af Kontrolforsøgene er følgende:

Efter at Korrektion for Barometerstand var anvendt, viste Instrumentet som Regel den nøjagtige Dybde, ligesom de 2 Skalaer som Regel viste ens, undertiden kunde der være en Fejl i Visningen paa enkelte Favne, men Fejlene gik til begge Sider; ligeledes kunde der være enkelte Favnes Forskel mellem de 2 Skalaers Visning. Fejlens Størrelse tiltog ganske vist med Dybden, men da Inddelingerne ved de større Dybder er meget smaa, er Aflæsningen af enkelte Favne her umulig. Den

største Fejl, som uden paaviselig Aarsag er observeret, er, at det paa c. 130 Favne viste c. 5 Favne for meget, men som Regel viste det nøjagtigere.

Jeg maa dog for Fuldstændigheds Skyld tilføje, at da der i 1901 var medgivet Opmaalingskibet et større Antal Kontrol-dybde-maalere, viste et Par af disse større Afvigelser end ovenfor anført, men Fejlene hidrørte fra en mindre nøjagtig Inddeling af de enkelte Eksemplarer, hvorfor Fejlvisningen ikke spiller nogen Rolle for Bedømmelsen af Principet. At saadanne Fejl kan fremkomme, er naturligvis ikke heldigt, men det maa erindres, at det skete ved den første større Leverance, og at „Erfaring gør Mester“ under alle Forhold.

Af Forsøgene fremgik endvidere, at Instrumentet helst bør have nærlig Vandets Temperatur for at vise korrekt; man lod derfor, — saafremt det hentes direkte fra et varmt Opbevaringssted — Instrumentet slæbe nogle Minutter i Vand før Brugen. Forsøg over Fejlens Størrelse med et opvarmet Instrument er ikke anstillet, da man altid har i sin Magt at give det en forsvarlig Dukker, før det skal benyttes.

For at fremme Forsøgene anvendtes undertiden to Kontrol-dybde-maalere, ophængt det ene over det andet, paa samme Maade som Navigationslærer Funder har gjort ved de i „Dansk Søfartstidende“ fremdragne Forsøg. Naar der loddedes stilleliggende eller med ringe Fart, kunde dette meget godt lade sig gøre; men det viste sig, at naar Farten kom op til 8 à 10 Knob, angav den øverste Dybdemaalere for ringe Dybde. Aarsagen hertil er uden Tvivl den, at den store Fart tvinger den øverste Dybdemaalere for meget ud af den lodrette Stilling, hvorved Vandets Adgang til Glasrørene besværliggøres. Herved forklares en Del af de af Navigationslærer Funder i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 48/1903 opgivne Uoverensstemmelser mellem to Kontrol-dybde-maalere.

Den fortsatte meget intensive Brug af Apparatet viste endvidere, at Kontrollen med de 2 Skalaer havde sin store Betydning, idet et opstaaet Havari, som et knækket Glasrør, en Lækage e. lign. straks gav sig tilkende ved Skalaernes forskellige Visning.

Som det fremgaar af ovenstaaende, stemmer Resultatet af disse Forsøg ikke ganske med de af d'Hrr. Krogh ved Søminekorpsets Værksteder gjorde Forsøg, navnlig maa det fremhæves, at de i Praksis anstillede Forsøg havde givet meget ringere Fejl, end d'Hrr. har paavist. Om Aarsagen hertil ser jeg mig ikke i Stand til at give nogen Oplysning, men for den praktiske Brug af Instrumentet maa en saa stor praktisk Forsøgsrække, anstillet under de Forhold, under hvilke Instrumentet skal bruges, have mere Værdi end de i et Værksted gjorde Prøver, hvor man ved kunstige Midler maa bringe Forholdene saa nær Virkeligheden som muligt.

Naar jeg ikke desto mindre ovenfor har sagt, at man maa være d'Hrr. taknemlige for det store Arbejde, de har lagt ind paa at undersøge Apparatet, saa er det nærmest, fordi de derved har paavist, hvorfor Fejlvisninger overhovedet fremkommer; jeg maa tilstaa, at jeg selv forgæves har grundet over Aarsagen, og at det er Absorptionen, som volder dem, er der efter de anstillede Forsøg vel ingen Tvivl om. I Principet er Kontrol-dybde-maaleren altsaa ikke noget fuldkomment Instrument, — i teoretisk Forstand —, men den ovennævnte store Række af praktiske Forsøg viser, at Fejlene ikke er større, end at man med fuld Forsvarlighed kan anvende det i den praktiske Navigation, saa meget mere, som de fleste større Dybder i fremmede Søkort er tagne med endnu mere ufuldkomne Loddeapparater, for hvilke den sandsynlige Fejl paa 100 Favnes Dybde er større end 5 à 6 Favne, og særligt fordi der til Dato næppe findes paalideligere Instrumenter.

Naar d'Hrr. Krogh i Slutningen af deres Artikel bebuder, at de agter at udstrække Forsøgene til andre Apparater og da navnlig til Kaptajn Rungs Batometer, saa kan man ikke andet end modtage denne Efterretning med Glæde; det vilde være af stor Betydning, saafremt

d'Hrr. kunde paavise Grunden til, at der i Batometrets Maalekammer dannes Dugperler, som efterhaanden rystes sammen til Draaber, og derved gør Angivelserne nøjagtige. Er Aarsagen hertil først funden, vil man sikkert ogsaa kunne afgøre, om Apparatet kan konstrueres saaledes, at Vandansamlingen kan undgaas, og i saa Tilfælde vil Batometret sikkert faa sin store Betydning som et nøjagtigt Loddeapparat paa store Dybder; det har i alle Tilfælde den ubestridelige Fordel, at Inddelingerne er lige store ved alle Dybder. De øvrige Mangler ved Apparatet maa sikkert kunne overvindes med den i Nutiden saa udviklede Teknik. Indtil et godt Resultat af de bebudede Forsøg foreligger, kan jeg trygt anbefale d'Hrr. Skibsførere at anskaffe og anvende Kontrol-dybde-maalere til Trods for den af d'Hrr. Krogh paaviste Absorptionsfejl; i Øjeblikket findes der næppe noget paalideligere Dybdeloddeapparat, og det har tilmed den store Fordel, at det er let og enkelt at behandle og stærkt i sin Konstruktion, saa at det ikke forlanger det tekniske Tilsyn som Batometret.

Det maa dog anbefales d'Hrr. Skibsførere, som anskaffer en Kontrol-dybde-maalere, at prøve Instrumentet ved stilleliggende at sammenligne dets Visning med udløben Line; det gaar med dette Instrument som med andre nautiske Instrumenter, som Patent Log, Sekstanter o. l., de kan alle være behæftede med Fejl, men det har den Fordel fremfor de andre nævnte Instrumenter, at Prøverne er forholdsvis lette at anstille om Bord, og det giver ubetinget mere Tillid til et Apparat, naar man selv kan overbevise sig om, at det viser korrekt.

Efter at ovenstaaende var skrevet, er jeg kommet i Besiddelse af nedenstaaende Forsøgsrække, som er anstillet af den norske Marines Navigationsvæsen, for at komme til Kundskab om Kontrol-dybde-maalernes Fejlvisning paa Grund af Temperaturdifferens mellem Apparatet og det omgivende Vand.

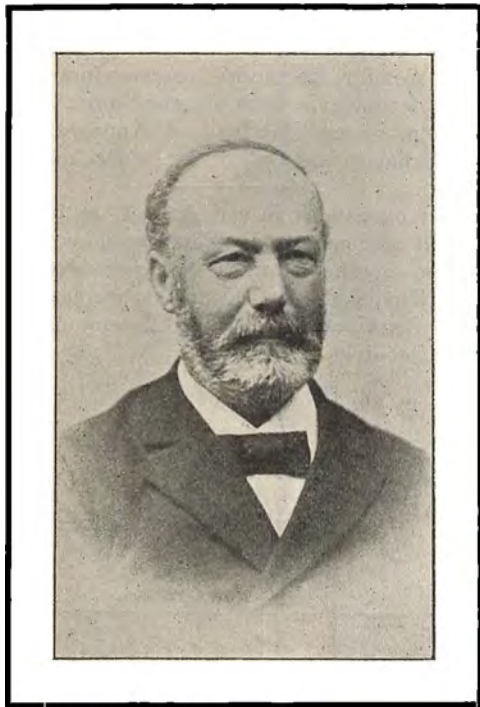
Dato 1904	Manometertryk svarende til Dybden	Temperatur		Kontrol-dybde-maalere	Lord Kelvins Glasrør
		Apparat	Vand		
1/6	50 Fv.	19° C.	14° C.	50 Fv.	Røret affarvet helt op 95 Fv. 46 " " 46 " " { Affarvningen udyde- lig fra 85 Fv. 50 Fv. 100 " " 100 " " 100 " " 100 " " 100 " " 100 " " 105 " " 100 " "
"	100 "	19°	14°	100 "	
"	100 "	19°	14°	100 "	
"	51 "	20°	14°	52 "	
"	50 "	26°	14°	50 "	
"	100 "	23°	14°	100 "	
2/6	50 "	19°	14°	50 "	
"	100 "	19°	14°	100 "	
"	100 "	28°	16°	104 "	
"	100 "	20°	16°	101 "	
3/6	100 "	20°	7°	100 "	
"	100 "	28°	5°	100 "	
"	100 "	28°	6°	103 "	
"	150 "	21°	14°	150 "	

Anm. For at få Kontrol-dybde-maalere og Glasrør opvarmet til den angivne Temperatur, har de været ophængt dels i Solen, dels i Nærheden af en Ovn; de lave Vand-Temperaturer er opnaaet ved at omgive Røret, hvori Apparaterne nedskænkedes, med Is.

Det bemærkes, at de først prøvede 5 Stk. Glasrør, der gav mindre godt Resultat, er af en Beholdning indkøbt under Tøgt i England, Fabrikant ukendt; de sidst prøvede 7 Stk. Glasrør er fra et vel renommeret engelsk Firma. Der anvendtes 2de Ekspl. af Kontroltybdeemaaleren.

Forsøgenes Antal er ikke stort (14), men vil dog formentlig have almindelig Interesse. De nærmere Omstændigheder ved Forsøgenes Anstillelse kender jeg ikke, men Resultatet stemmer ikke med den ved Opmaalingen indvundne Erfaring, at Instrumentet helst skal have nærlig Vandets Temperatur. Navnlig maa man forbavses over, at en Afkøling af indtil 23° ikke har givet nogen Fejlvisning. Da man maa gaa ud fra, at Forsøgene er anstillede med Omhu, ligger det nærmest at antage, at der har været andre fysiske Kræfter i Virksomhed, som har foraarsaget, at Fejlen paa Grund af Temperaturforskellen delvis er ophævet. D'Hrr. Kroghs Forsøg viser netop, at Kræfter, som man ikke forud kan overse, kan spille en Rolle.

Kaptajn A. J. Mathiesen.



Kaptajn Alexander Julius Mathiesen, hvis Død vi omtalte i vort sidste Nummer, var en Præstesøn, hans Fader var Præst i Høiby. Der var mange Børn, og han maatte tidlig ud i Livet; han valgte Sømandstanden, og blev efterhaanden Skibsfører. Han førte i en Række Aar Skonnerten „Anneberg“ under Brødrene Hjorts Rederi her i Byen i Fart fra Finmarken med Fisk til Middelhavet, og derfra med Sydfrugter til Østersøen.

Haard Sygdom tvang ham til at opgive Søvejen, og i 1870—71 begyndte han at rejse i Havarisager for Firmaet Theo Koch & Co. her i Byen for udenlandske Assurandører.

I 1874—75 stiftede han sammen med nogle Venner Bugerselskabet „Rederiet Foreningen“, hvilket han bestyrede med stor Dygtighed til sine Medinteressenters udelte Tilfredshed. Da Rederiet en Del Aar efter dets Dannelse indtraadte i Samarbejde med de øvrige københavnske Bugerselskaber, blev han den ledende Sjæl i dette Foretagende, i hvis Bestyrelse han efterlader et Savn. Han døde i sit 78de Aar af en Kræftskade.

Den Afdøde nød almindelig Anseelse blandt sine Standsfæller, hvis Tillidsmand han var i en lang Aarrække som Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse.

Højesteretsdom.

Afsagt d. 22. Juni 1904.

Medens Dampskibet Botnia en Aften i Foraaret 1903 befandt sig i Esbjerg Havn, vægrede Hovmesteren Andreas Goll sig ved at efterkomme en Ordre fra Kaptajnen om personlig at lede efter en bortkommen Nøgle. Efter at Skibet var gaaet til Søs, satte Kaptajnen Skibsret og idømte Hovmesteren en Bøde af Kr. 20, i Henhold til Sølovens § 102. Efter at være blevet afmønstret, indstævnedes Hovmesteren Kaptajnen, Kaptajn H. Bønnelykke, til Tilbagebetaling af Bøden. Sø- og Handelsretten udtalte i sin Dom af 23. Septbr. 1903 (se „Dansk Søfartstidende“ for 15. Oktbr. 1903), at da Botnia paa den paagældende Tid laa i en dansk Havn, hvor der fandtes en Domstol, der kunde paadømme Tilfældet, og Skibet skulde ligge der saa længe, at der i og for sig var Tid nok til at forelægge Sagen for nævnte Ret og faa den afgjort, fandtes Betingelserne for Skibsførerens Straffemyndighed efter Sølovens § 102 at mangle. Kaptajn Bønnelykke blev derfor dømt til at tilbagebetale Kr. 20 til Hovmesteren og til at betale Kr. 7.49 i Sagsomkostninger.

Denne Dom blev af Kaptajn Bønnelykke appelleret til Højesteret, hvor Advokat Halkier gav Møde for Kaptajnen og procederede til Sø- og Handelsrettsdommens Omstødelse. Grunden til Appellen var Frygten for en Indskrænkning i Skipperens Straffemyndighed, en Myndighed, som fra gammel Tid har været givet Skipperen, og som er nødvendig for Disciplinens Opretholdelse. Sø- og Handelsretten har gjort en indskrænkende Fortolkning af de herhen hørende Bestemmelser gældende, naar den har antaget, at Kaptajnens Straffemyndighed kun er gældende i Tilfælde, hvor Forseelsen er begaaet uden for dansk Søterritorium, men en saadan Indskrænkning i Straffemyndigheden indeholdes der intet om i Søloven, selv om Sølovens Motiver mulig kan være gaaet ud fra en med Sø- og Handelsrettens stemmende Betragtning, at Straffemyndigheden er grundet i en Art Nødtilstand. Med Hensyn til Misbrug af nævnte Myndighed, da er Faren for et saadant langt større uden for dansk Søterritorium end i dansk Havn, og Søloven kender som sagt intet til en Indskrænkning som den nævnte.

Kaptajnen vil ved Sø- og Handelsrettens Fortolkning af Bestemmelsen ofte blive meget uheldig stillet, t. Eks. naar Mandskabet den sidste Aften før Afrejsen kommer beruset om Bord og gør Spektakel. Skal han da lade Mandskabet sætte i Land, overgive det til Politiet og søge nyt Mandskab? Er det ikke for alle Parter langt bedre, om han søger at berolige de ophidsede Sind og senere, naar de er kommet til Søs, eventuelt idømmer dem, der har forset sig, en Bøde, der da eventuelt senere kan eftergives, naar de opfører sig vel.

Skulde Kaptajn Bønnelykke i det her omhandlede Tilfælde virkelig have opholdt Skibet for at gaa til Sørretten med sin Hovmester? Hvilket Ramaskrig vilde der da ikke have lydt fra det danske Landbrug. Efter at have omtalt selve Affæren med den bortblevne Nøgle, paastod Advokaten Kaptajn Bønnelykke frikendt.

Højesteretssagfører Bagger gav Møde for Hovmesteren og lagde navnlig Vægten paa de faktiske Omstændigheder, idet han hævdede, at Kaptajnen havde været uberettiget til at forlange, at Hovmesteren personlig skulde finde den bortkomne Nøgle. Hovmesteren havde efter forgæves sammen med Kahytspersonalet at have søgt efter Nøglen givet Personalet Ordre til endnu en Gang at lede efter den, men Kaptajnen forlangte da, at han selv skulde finde den, hvad han nægtede. Dette skete Lørdag Eftermiddag, og Tirsdag Middag forlod Skibet Esbjerg.

Havde nu Sagen været af større Betydning, havde der jo været Tid nok til at melde den til Søretten i Esbjerg, men mentes den at være af ringere Betydning, kunde Kaptajnen jo godt have ventet med at gøre noget ved den, til Skibet otte Dage efter kom til Kjøbenhavn. Kaptajnens Straffemyndighed vedrører kun det egentlige Skibsmandskab, men hertil hører Hovmesteren ikke; Søloven paabyder, at Kaptajnen skal vise passende Hensyn til enhver Stilling om Bord, men det er tvivlsomt, om Kaptajnen har gjort dette, da han paalagde Hovmesteren personlig at lede efter Nøglen.

Domfældelsen om Bord skal kun ske, hvor det ikke er muligt at vente, hvor der af Hensyn til Disciplinen og Skibets Sikkerhed maa handles straks; ellers skal Sagen bringes for de ordinære Domstole, eventuelt foreløbig for dansk Konsul.

Højesteretssagfører Bagger paastod derfor den indankede Søg- og Handelsretsdom stadfæstet.

Højesteret forandrede Søg- og Handelsretsdommen og frifandt Kaptajn Bønnelykke med følgende Begrundelse:

Efter Ordlyden af Sølovens § 102 vilde den Skipperen i Følge nævnte Paragraf tilkommende Disciplinærmyndighed kun kunne begrænses, som i den indankede Dom antydet, i Kraft af en indskrænkende Fortolkning, til hvilken der imidlertid savnes Hjemmel. Da Hovmester Goll efter sin Stilling paa Skibet i Følge Sølovens § 108 var underkastet Bestemmelserne i førstnævnte Paragraf, og da han efter det foreliggende ved den i Dommen omtalte Lejlighed maa anses at have vist sig ulydig mod Kaptajnens Befalinger med Hensyn til Skik og Orden om Bord, vil Kaptajn Bønnelykke være at frifinde, hvorhos Hovmester Goll efter Omstændighederne findes at maatte betale ham Processens Omkostninger for begge Retter med Kr. 200.

Fyranlæg paa Jyllands Vestkyst.

Vi har modtaget følgende:

I Folketingsudvalgets Betænkning over Fyranlæg for indeværende Aar fandtes et af ledende Fagmænd udarbejdet Forslag over ny Fyranlæg i de næste 10 Aar.

Blandt de Anlæg, der nævnedes, var „et Fyr ved Søndervig eller mulig sydligere ved Sønder Lyngvig“. Efter hvad der forlyder, har Fyrdirektøren nu besigtiget et Punkt i Lyngvig, der vel er Midtpunktet mellem Bovbjerg og Blaavands Fyr. I de fleste Tilfælde maa det vel antages, at saadanne Midtpunkter er passende Steder for Fyranlæg, især naar Anlægget kan ske paa et fremspringende Punkt af Kysten. Men her er det noget andet. Som bekendt udgaar det farlige Horns Rev fra Blaavandshuk og strækker sig 25 Kvartmil ud i Havet. Det maa de store Skibe udenom. De, der ikke kommer udenom, løber paa Grund og faar ingen Brug for et Fyr i Lyngvig, og de Skibe, der paa Kurseen Kanalen—Hansthalm gaar klar af Revet, men af Strømmen bliver sat ud af Kurseen, gaar efter flere Aars Erfaring oftest i Land Syd for Thorsminde, paa Strækningen mellem Søndervig og Bovbjerg. Derfor spørges: Er Lyngvig det mest passende Sted for et Fyranlæg? De Skibe, som i Storm og usigtbart Vejr gaar paa Grund paa den nævnte Strækning, vil aldrig kunne se et Fyr saa sydligt; derimod vil de kunne se et Fyr paa det Sted, Søndervig, der først nævnes i det omtalte Forslag. I de sidste 30 Aar er der mig bekendt kun forefaldet 2 Strandinger paa Strækningen Søndervig—Nymindegab paa Grund af fejl Kurs, naar vi undtager nogle engelske Fiskersmakker, der er løbne paa Grund ved at fiske ved Revlen. Det ene af de to Skibe, der strandede i September 1877; det andet var Fuldriggeren „Dakota“

af Bremerhafen, der strandede i Februar 1888. I samme Tidsrum er der strandet over 50 Sejl- og Dampskibe paa Strækningen Søndervig—Bovbjerg.

Med mange af disse sørgelige Forlis for Øje maa man ønske Fyret anlagt paa saa heldig en Plads som muligt. Meningen med Fyret er jo at forebygge saa mange Forlis som muligt og ikke at faa Skibene til at forandre deres Kurs mange Kompassreger for at søge et Fyr i Lyngvig, nede i en Bugt, hvor de under vanskelige Forhold vil være bedst tjent med ikke at komme. For den Klits Vedkommende, hvor Fyret skal bygges, er det lige meget, enten den er lyngbevokset eller ikke, thi ved den Færdsel, der opstaar ved Bygningen, vil Klitten komme i en lige saa daarlig Forfatning som en mindre bevokset, saa den bagefter maa beklædes med Græstørv eller lignende.

Jeg vil henstille til Skibsførerne og andre, der er interesserede i denne Sag, at have deres Opmærksomhed henvendt paa den og bidrage deres til, at Fyret kommer til at ligge paa et Sted, hvor det kan gøre fuld Nytte.

C. L.

Fragtmarkedet.

Enkelte Brancher af det østlige Marked, hovedsagelig Indien samt Azoff har i Ugens Løb fragtet noget livligere og for Baade af den forønskede Position og Størrelse betalt højere Fragter, men til Gengæld er saa La Plata Markedet betydeligt slappere til Trods for de voksende Ankomster til Udskibningshavnene. I Særdeleshed ankom der megen Majs, som Eksportørerne mente at kunne afsætte i Evropa, men da Kornmarkedet her jo ligger daarligt for Øjeblikket, og Køberne har holdt sig tilbage, har der intet Begær været efter Tonnage, hvoraf der var og fremdeles er rigelige Tilbud fremme. I alle øvrige Markeder end de forannævnte er der kun liden eller ingen Forandring at spore, og Befragtningsforretningen foregaar i den vanlige træge Gænge. Kun en Gang imellem, naar en Befragter har ventet for længe med at dække sig, efter maaske at have gjort mislykkede Forsøg paa at pine sin Fragtrate endnu længere ned og derved være kommen i Knibe, kan det ske, at en forholdsvis god Fragt kan betinges for en prompt Baad, men disse Tilfælde er temmelig sjældne. De fleste Rater, som der for Tiden sluttes til, løvner i heldigste Tilfælde kun en beskedent Fortjeneste, selv for de fuldt ud moderne Baades Vedkommende.

Det østlige Marked møder, som omtalt, op med mere Begær, særlig fra Indien, og for prompt Tonnage betales fra Bombay 14/6 à 15/6 og fra Kurrachee 15/ à 16/ til udsøgt Havn. Pr. August/September noteres en Ubetydelighed mindre. Fra Calcutta sluttes næsten intet, men Rispladserne fragter lidt til 20/ O. C. For Sukker fra Java er gentaget 23/9 til Evropa eller U. S. for nogle Juli/August Dampere. Kul fra Moji til Singapore sluttede til 1½ Dollar og Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille til 20/ pr. Juli.

Sortehavet har for de russiske Pladsers Vedkommende vist meget ringe Aktivitet, og „berth“ Raten fra Odessa eller Nicolaieff til udsøgt Havn er nominelt 7/. Sulina har fragtet livligere og betalt 7/ à 7/3 for 5/6,000 Tons Baade til udsøgt Havn, prompt, 7/6 Hamburg, og for mindre omkring 8/ „any“. Donauen er ganske livløs, hvorimod der fra Azoff er gjort et ret betydeligt Antal Befragtninger til 8/6 à 9/ „any“, 6 d. ekstra Hamburg pr. Juli, og 9/6 betales for en 5,000 Tons Baad til Bergen/Stavanger. Pr. August sluttedes til 9/6 „any“, pr. September til 10/3. For Salt fra Sakki til Neufahrwasser erholdt en 5,000 Tons Baad 10/3 pr. Juli.

Middelhavet har ikke meget at byde paa, men ikke desto mindre holder Kulfragterne sig derned til fra England overordentlig lave. For Erts betales sidst med

„free despatch“ Grækenland (én. Lasteplads)/Rotterdam 6/4 $\frac{1}{2}$, to Lastepladser 6/6, Carthage/Middlesbro 5/6, Carloforte/Antwerpen 7/3, Huelva/Rotterdam eller Amsterdam 7/6, Dunkerque 7/9. Fosfat- og Espartofragterne er uforandrede fra forrige Uge. For Svovl fra Sicilien noteres 8/6 til Kotka og fra Fiume til Bordeaux 9 Frcs. pr. Ton Egestaver. Aleksandria er meget flov; 6/6 noteres nominelt for Bomuldsfrø til London, 6/ Hull. For Erts fra Bilbao er Raterne uforandret tarvelige som følger: 3/10 $\frac{1}{2}$ Cardiff, 4/ Newport, 4/4 $\frac{1}{2}$ Middlesbro, 4/7 $\frac{1}{2}$ Grangemouth, 5/1 $\frac{1}{2}$ Dunkerque.

Nordamerika er stadig flov, grundet paa Knaphed paa Ladninger, og der er i Ugens Løb saa godt som ikke sluttet andet end Trælaster. Raterne herfor viser ikke megen Forandring. Fra god Havn i Golfen betales 80/ til en kontinental og en britisk Havn, medens 77/6 er det bedst opnaelige for én god Lossehavn. Fra Pensacola til Aleksandria betales 90/ pr. Juli/August og samme Rate til Genua og Marseille pr. September. Paa Netto Charter opnaede et Par enkelte Dampere pr. Juli/August 10/ én, 10/6 to Havne U. K. eller Kontinentet. For Deals sluttedes til 38/9 fra Miramichi til Liverpool eller Manchester, 33/9 fra St. John til Cardiff eller Greenock. Fra Cuba til New Orleans er Raten for Sukker nu nede paa 7 $\frac{1}{2}$ Cents. For Staalbarrer fra Baltimore til Newport er gentaget 9/6. For Timecharter er Begæret yderst ringe, og der afsluttes næsten ingen Forretninger.

La Plata er meget stille og Fragterne svagere, særlig for større Baade. For Juli og August Lastning har Raterne varieret mellem 17/3 og 17/9 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men for senere Terminer gøres der næsten intet. Fra Buenos Ayres er 15/6 og fra Bahia Blanca 16/6 sidst betalte Rater, begge for Juli.

Østersøen har i Øjeblikket ikke meget at byde paa, men der synes ligesom at være Antydninger til, at der snart vil komme flere Laster frem, ikke alene Træ, men ogsaa Korn og Hør. Fra St. Petersburg noteres 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/1 $\frac{1}{2}$ Weseren, Antwerpen eller Dunkerque, og for Smaabaade 11 Rmk. Rugbasis til Danmark eller Sydsverrig. Libau, Windau og Riga har endnu intet Korn, men fra sidstnævnte Havn er der lidt Begær for Tonnage til Hør til 18 Frcs. Dunkerque eller Ghent, og endvidere noteres 20/ D/B, 6/6 Sleepers til London, 18/ à 19/ D/B til Kulhavn paa Østkysten, Hfl. 13 $\frac{1}{2}$ Kappbjælker Holland, Frcs. 27/28 Rouen. Fra Libau og Windau er kun Trælaster til uforandrede tarvelige Rater at faa. Kronstadt noterer 19/6 D/B. London, 17/6 à 18/ Grangemouth, og fra Botten betales 20/ à 23/ for Props til Østkysten, Frcs. 30/33 til Ghent, Terneuzen eller Nordfrankrig. For D/B.B. fra Sydfinland til Antwerpen noteres Frcs. 28/29 og for Sleepers fra Memel 5/3 à 5/6 Englands Østkyst, 6/ Plymouth, 6/6 Swansea, 8/ Dundalk. Ertsraterne fra Luleå er uforandrede paa Basis af 4/10 $\frac{1}{2}$ til Tyne eller Middlesbro.

Kulfragterne holder sig paa det nærmeste uforandret lave i alle Retninger. Forskellige „holidays“ paa Tynen etc. og de nu forestaaende „holidays“ paa Firth of Forth har bragt og vil bringe en Del Forstyrrelser og Ophold i Ekspeditionerne, hvilket de sandelig ikke godt kan taale til de nuværende Rater. Fra Østkysten betales 3/9 à 4/ Kronstadt, 3/7 $\frac{1}{2}$ à 3/10 $\frac{1}{2}$ Pillau eller Swinemünde, 4/ à 4/3 Libau eller Riga, 3/10 $\frac{1}{2}$ à 4/ Stockholm eller Gefle, 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/6 mindre dansk Provinshavn, 3/4 $\frac{1}{2}$ à 3/6 Hamburg, 3/6 Bilbao, 5/3 Genua eller Savona, 5/ Port Said. Fra Cardiff har der været fragtet livligt. Raterne ad Østersøen og Middelhavet til er lavere, og til Kronstadt betinges nu kun 4/10 $\frac{1}{2}$ à 5/. Iøvrigt blev der sluttet til 4/6 Stockholm, 4/ Hamburg, 4/6 Lissabon, 5/6 Gibraltar, 5/ Genua, 5/9 Venedig eller Triest, 5/6 Konstantinopel, 5/ Port Said, 8/ Colombo, 17/ Hongkong,

12/ Capetown, 5/9 à 5/10 $\frac{1}{2}$ Las Palmas eller Teneriffa, 7/3 La Plata, 9/9 Pernambuco eller Para.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Kønigsberg noteres 1/6 Østkyst England, 1/9 engelsk Kanal, 2/ Bristol Kanalen pr. 500 lbs Hvedebasis, til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 9 à 10 M Rugbasis, dog maa man vist stille sig noget skeptisk overfor disse Noteringer.

ab Danzig Østkyst Kulhavn Choek 7/6, Littlehampton, Dublin Bjælker 10/ à 11/; Dunkerque Melasse 8 à 10 Frcs. Bristol 10/; endvidere søges mindre Sejlere for Oljekager pr. August/September til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 22 $\frac{1}{2}$ à 25 Pf. pr. August, 25 à 27 $\frac{1}{2}$ Pf. pr. September.

ab Stolpmünde er sluttet 4 $\frac{3}{4}$ M. for Havre til Danmark, Sydsverrig, og kan der endnu placeres nogle Sejlere saaledes.

ab Greifswald 4 $\frac{1}{2}$ M. pr. Ton Havre til Danmark, Sundhavn.

ab Rostock Sydsverrig, Danmark, Havre 4 M.; Kalmar Rug 3 M.; Kiel, Havre 3 $\frac{1}{2}$ M.

ab Sydsverrig Danzig, Raasten 3 $\frac{1}{2}$ à 4 M., Kønigsberg 3 $\frac{1}{2}$ M., Stettin 3 $\frac{1}{4}$ M., Hamburg 4 à 4 $\frac{1}{4}$ M., alt Gadesten; Rotterdam 8 à 8 $\frac{1}{2}$ M. Helgoland 6 $\frac{1}{2}$ à 7 M. pr. Ton Granit; til Lübeck Kantsten 3 $\frac{1}{2}$ M.

ab svenske Sundhavne Warberg 35 Øre, Nexø 50 Øre pr. F. Cement; til Åbo Kridt 4 M.; endvidere Lervarer til Gefle 3 Kr., Skien 4 Kr., Danzig 3 $\frac{1}{2}$ M., Kønigsberg, Libau 3 $\frac{1}{2}$ à 4 M., Reval, Wasa 4 $\frac{1}{2}$ M. Petersburg 5 M., alt pr. Ton.

ab Kjøbenhavn er sluttet 12 Øre pr. Ctnr. Hørfrøkager til Aarhus, 10 Øre pr. Ctnr. Solsikkekager til Saxejøbing og noteres endnu Gasrensingsmasse til Stettin M. 2,80.

ab Kjerteminde skal være sluttet Hvede til Åhus (Sverrig) 11 Øre.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Maj Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 510 Havarier mod 487 samme Maaned i Fjor, deraf 340 Dampskibe, 170 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 180, Sammenstød 150, Anløbning af Nødhavn 34, Maskinskade 42, Is 7, Ild 26, haardt Vejr 38, forskellige Aarsager 29, kængret 1, sunkne 2, forladt 1. I alt 58 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 69 samme Maaned i Fjor: deraf 19 Dampere, 39 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 32, Sammenstød 10, forskellige Aarsager 1, forsvundne 6, kængret 1, sunkne 5, forladt 2, Kondemnation 1.

Hanne, Skonnertbrig af Svendborg, kom paa Rejsen fra Blyth til Åbo med Kul paa Grund ved Indløbet til Åbo, men kom atter flot og i læk Tilstand ind paa Hangø Red, hvor Skibet gik til Ankers for at faa Lækagen stoppet, hvorefter Rejsen fortsattes til Bestemmelsesstedet.

Californien, Skonnert af Haderslev, kom paa Rejsen fra Eckernförde til Kjøbenhavn med Mursten paa Grund ved Vejro. En dansk Bjærgningsdamper tilbød Assistance, hvilken imidlertid blev afslaaet, da Mandskabet mente selv at kunne bringe Skibet flot ved at læmpe Lasten. Skibet er tæt. Uriarte, spansk Dampskib af Bilbao, er paa Rejsen fra Østersøen grundstødt paa Saltholm. Svitizers assisterer.

Velux, Fiskekutter af Landskrona, er d. 26. ds. drevet i Land ved Lindholmen i Nyborg Fjord. Svitizers assisterer. Maria, græsk Dampskib, der, som tidligere meddelte, efter Grundstødning ved Esbjerg blev indbragt til Kjøbenhavn, er nu paa Sløb af en hollandsk Bugserdamper afgaaet til Rotterdam, hvor endelig Reparation foretages.

Karen, Skonnert af Assens(?), er paa Rejsen fra Odense til Nyborg drevet i Land ved Bregner Fiskerleje.

Ellen, Galease af Dragør, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stolpmünde i Ballast været paa Grund ved Bornholm. Skibet er af Fiskere bragt flot og indslæbt til Svanøke.

Activ, Skonnertbrig, har paa Rejsen fra Fleetwood til Havnefjord (Island) haft meget haardt Vejr og er med en

Del Skade bleven indslæbt til Havnefjord af en engelsk Fiskedamper.

Nybygninger, Køb og Salg.

Torsdag d. 16. ds. foretoges Prøvefart paa Flensborg Skibsværft med Fragtdamperen „Valeria“, bygget for Regning Rederiet A. Kirsten i Hamburg. Prøvefarten forløb i alle Retninger heldig, og de kontraherede Betingelser blev fuldt ud opfyldte. Skibet fortsatte Rejsen til Hamburg. Hoveddimensionerne er: Største Længde 237' 0", største Bredde 33' 2", Dybde (moulded) 17' 6 $\frac{3}{4}$ ", med c. 1,500 Tons Lasteevne.

Et nyt Skib, der bliver at rigge som tremastet Skonnert, løb d. 23. ds. af Stablen fra Skibsbygmester J. Ph. Jørgensens Værft paa Thurø. Skibet, som maaler 176 Brutto Reg.-Tons, fik Navnet „Leif“ og skal føres af Skibsfører Thorvald Andersen. Mægler R. V. Rasmussen skal være korresponderende Reder.

I Portland (Or.) er der bygget en ny Flydedok, stor nok til at tage Fartøjer paa indtil 500 Fods Længde. Dokken er bygget i fem uafhængige Afdelinger eller Pontoner, hver paa 80 Fods Længde. Herved kan hver Del benyttes for sig. Forleden stod der saaledes et 700 Tons Skib under Reparation paa to Pontoner, en Slæbebaad paa en tredje og en mindre Skonnert paa de to øvrige. (Kysten)

Den 20. Juni foretoges Prøvetur med Staaldamperen „Jeanne“, bygget af Wood, Skinner & Co., Bill Quay on Tyne, for Regning Rederiet Martin Carl i Kjøbenhavn. Skibet opnaede en Fart af 11 Knob, og Turen forløb i enhver Henseende tilfredsstillende.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 28. Juni.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Pillau 22. Juni. — Alabama, Gotsche, afg. herfra 12. Juni til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 21. Juni; afg. forv. 30. Juni hertil. — Algarve, Borries, ank. til Barcelona 20. Juni. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Antwerpen 28. Juni til Grimsby. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Cardiff 25. Juni. — Antwerpen, Mikkelsen, afg. fra Grimsby 26. Juni hertil. — Arkansas, Petersen, afgaar forv. 29. Juni herfra til Filadelfia. — Arno, Strubberg, afgik fra Dartmouth 27. Juni til Barcelona. — Axelhuus, Skow, ank. til Trondhjem 38. Juni. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ank. her 21. Juni fra London; afg. forv. 28. Juni til Königsberg. — Beira, Lunge, afgik fra Abo 25. Juni til Valencia via Kbhvn. — Christian IX., Kolster, ank. til London 27. Juni. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik herfra 22. Juni til Alicante. — Dagmar, Larsen, afg. fra Messina 28. Juni til Palermo. — Douro, Mortensen, ank. her 25. Juni fra Grangemouth. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 22. Juni hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 22. Juni. — Garonne, Kromann, afg. herfra 26. Juni til Bordeaux. — Georgios I., Sørensen, ank. til St. Petersburg 22. Juni; afg. forv. 30. Juni hertil. — Hekla, Hempel, ank. til New York 25. Juni. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 22. Juni hertil. — Island, Holm, ank. her 28. Juni. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Helsingfors 28. Juni. — Jolantha, Christiansen, ank. til Riga 27. Juni. — Kasan, Hansen, ank. her 27. Juni fra Libau; afg. 30. Juni til London. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 15. Juni hertil. — Kiew, Frisenette, ank. til Libau 23. Juni. — Kursk, Gommessen, ank. til Blyth 27. Juni. — Leopold II, Meyer, afgik fra Newcastle 25. Juni hertil. — Loire, Craignou, afg. fra St. Petersburg 25. Juni til Wiborg. — Louisiana, Andresen, afgik fra New York 26. Juni til Baltimore. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 15. Juni hertil. — Morsø, Jacobsen, ank. her 26. Juni fra

Ljusne. — Moskov, Meldahl afgik fra Neuzen 27. Juni til Ghent. — Nicolaj II. Lissner, afg. fra Christiania 20. Juni til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Riga 22. Juni. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Antwerpen 27. Juni hertil. — Norge, Gundel, afg. fra Christianssand 25. Juni til New York. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. her 23. Juni fra Grimsby. — Perm, Christensen, ank. til Hull 23. Juni. — Pregel, Olsen, afg. fra Libau 27. Juni til Hull. — Rita, Schibbye, ank. her 25. Juni fra Antwerpen. — Seine, Dampt, afg. fra La Rochelle 28. Juni til Havre. — Texas, Andersen, afgaar forv. 28. Juni herfra til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. til Hull 23. Juni; afg. forv. 27. Juni til Libau. — Tiber, Bech, ank. til Lissabon 26. Juni. — United States, Wulff, ank. til New York 27. Juni. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Windau 28. Juni til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Antwerpen 28. Juni. — Viking, Rasmussen, ank. her 26. Juni fra Dunkerque; afg. forv. 28. Juni til Reval og St. Petersburg. — Annie, ank. her 27. Juni fra Königsberg. — Bergenser, afg. fra Arendal 27. Juni hertil. — Ellen, ank. til Libau 25. Juni. — Klar, afgik Libau 25. Juni direkte til Antwerpen. — Marie, afg. forv. 30. Juni fra Stettin til Manchester. — R. F. Berg, ank. her 25. Juni fra Danzig. — Svenske, ank. her 26. Juni fra Geffe. — Vadsee, ank. til Manchester 26. Juni. — Hengest, Harder, ank. her 27. Juni fra Havre.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Kotka 23. Juni. — Frode, Tofte, ank. til Uleåborg 21. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Rouen 27. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Burntisland 23. Juni. — Erik II, Schmidt, ank. til Kronstadt 27. Juni. — Knud II, Hansen, ank. til Stockton on Tees 28. Juni. — Danmark, Kraemer, ank. til Sunderland 22. Juni. — Ragnar, Holst, ank. til Rotterdam 27. Juni. — Skjold, B. Mahneke, ank. til Ghent 28. Juni. — Magnus, A. S. Mahneke, afgik fra Aarhus 28. Juni. — Olaf, Petersen, ank. til Porkausaari 25. Juni. — Svend II, Riber, afg. fra Archangel 26. Juni. — Harald, Hveysel, afg. fra Kronstadt 26. Juni.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Blyth 26. Juni. — Ansgar, Predbjørn, afg. fra West Hartlepool 17. Juni, best. til Archangel. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 18. Juni. — Hamlet, Schjødt, afg. fra Kronstadt 26. Juni, best. til Gand. — Helge, Olsen, ank. til Kronstadt 23. Juni. — Rolf, Olsen, ank. til Kronstadt 27. Juni. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afgik fra Zaandam 26. Juni, best. til Tyne.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Nederkalix 22. Juni. — Vagn, Jørgensen, ank. til Kronstadt 27. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Rotterdam 23. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Bordeaux 23. Juni. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Danzig 23. Juni, best. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra London 25. Juni, best. til Tynen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 23. Juni, best. til Kronstadt. — Russ, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 18. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 24. Juni, bestemt til Jacobstad.

Helmdal. Anine, Rathje, ank. til Antwerpen 23. Juni. — Kamma, Löffler, ank. til Riga 28. Juni. — Helga, Christensen, ank. til Skeleiteå 25. Juni. — Martha, Waaben Hansen, ank. til Penarth 23. Juni. — Elna, Leth, ank. til Rouen 25. Juni. — Therese, Pedersen, ank. til Hernesand 29. Juni. — Simone, Jørgensen, afgik fra Penarth 24. Juni. — Jeanne, Lagesen, ank. til Lübeck 28. Juni.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ank. til Antwerpen 22. Juni. — Kronborg, Jeppesen, ank. til Antwerpen 26. Juni. — Dana, Lambertsen, afg. fra Sunderland 23. Juni. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Tranø 22. Juni. Væsterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Ghent 25. Juni, ank. til South Shields 27. Juni. — Niobe, Mathisen, afg. fra Le Havre 25. Juni, ank. til South Shields 27. Juni. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Kbhvn. 26. Juni, best. til Himango. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Sigerfjord 25. Juni, bestemt til Archangel. — Nordseen, Gram, afgik fra Rouen 25. Juni, bestemt til Bremerhafen. — Napoli, Christensen, afgik fra Esbjerg 23. Juni, ank. til Aalborg 25. Juni. — Neptun, Knudsen, ank. til Glasgow 24. Juni. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Wismar 28. Juni, bestemt til Trångsund. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Skelleiteå 23. Juni, best. til Le Tréport.

Nordseen. Nordland, Petersen, afgik fra Archangel 18. Juni, best. til Sharpness. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Kbhvn. 28. Juni. — England, Andresen, ank. til Grangemouth 25. Juni. — Holland, Lund, ank. til Riga 23. Juni. — Rusland, Møller, afg. fra Schleswig 27. Juni.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Dunkerque 21. Juni. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 25. Juni. — Mars, Rasmussen, ank. til Riga 22. Juni.

Dania. Mary, Nielsen, afg. 23. Juni fra Abo til Ipswich. — Dagny, Lorentzen, afg. 28. Juni fra Tynen til Pernau.

Jylland. Ester, Sørensen, ank. til Grimsby 27. Juni. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Methil 25. Juni, bestemt til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, ankom til Riga 23. Juni. — Russia, Jespersen, afg. fra Blyth 24. Juni, ankom til Frederikshavn 27. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Riga 26. Juni, best. til Delizyl.

Østersøen. Patria, Petersen, afg. fra Emden 28. Juni, best. til Helsingør. — Gratia, Andersen, ank. til Dordrecht 27. Juni.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Aarhus 28. Juni, ank. til Helsingør 29. Juni. — Gallia, Nielsen, ank. til Sunderland 23. Juni. — Britannia, Jensen, ankom til Aalborg 24. Juni.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 25. Juni, best. til Grangemouth. — Estonia, Nielsen-Fisker, ank. til Uleåborg 25. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Frederikshavn 27. Juni. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Buenos Ayres 29. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til West Hartlepool 25. Juni. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Methil 25. Juni, bestemt til Kronstadt. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Yxpila 20. Juni. — Jomsborg, Kühl, ank. til Chantenay 21. Juni. — Kronborg, Hveissel, ankom til Liverpool 16. Juni. — Rosenborg, Schultz, ank. til West Hartlepool 26. Juni. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Bari 28. Juni, best. til Kronstadt. — Søborg, Fischer, afg. fra St. John 20. Juni, best. til Manchester. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 28. Juni. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Sevilla 25. Juni, best. til Ayr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Holmsund 26. Juni. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Newcastle 21. Juni, best. til Kronstadt. — Marselisborg, Mathiesen, ankom til Liverpool 24. Juni. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, best. til Kronstadt. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Raumo 23. Juni, bestemt til Chantenay. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kjøbenhavn 25. Juni. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Blyth 23. Juni, best. til Kronstadt. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Kronstadt 28. Juni til Borgå.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Satana 27. Juni. — Kallundborg, Lund, afg. fra Newcastle 26. Juni, best. til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Rotterdam 27. Juni. — Helene, Jensen, ankom til Ghent 28. Juni. — Sjælland, Sonnichen, afg. fra Methil 28. Juni, best. til Kronstadt. — Agnete, Sørensen, ank. til Lovisa 22. Juni. — Hermia, Petersen, afg. fra Riga 28. Juni, best. til Ghent. — Ajax, Brorsen, afgik fra Burntisland 28. Juni, best. til Kiel. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Grangemouth 25. Juni, best. til Kiel. — Nauta, Madsen, afgik fra Oran 23. Juni, best. til Kiel. — Alice, Hansen, ankom til Grangemouth 28. Juni.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Kobe 25. Juni. — Prins Valdemar, Kock, pass. Perim 21. Juni. — Siam, Jensen, afgik fra Singapore 23. Juni. — Anamba, Cortsen, afgik fra Aalborg 25. Juni. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Vera Cruz 27. Juni, best. til Havana. — St. Jan, Rambusch, ank. til Antwerpen 28. Juni. — St. Thomas, Schmidt, ank. Havana 25. Juni. — Christianssted, Jessen, afgik fra St. Michels (Azores) 21. Juni, bestemt til St. Thomas.

Frø. Erindring, Hansen, ank. 27. Juni til Kramfors.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Repola 23. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Repola 23. Juni. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Trangsumund 24. Juni. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Repola 24. Juni. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Rotterdam. — Hans Tausen, Klaborg, ankom til Helsingfors 22. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Methil 27. Juni. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Repola 23. Juni. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Odense 25. Juni. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Hull 24. Juni. — Chr. Christensen, Hansen, ankom til Ghent 29. Juni.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Howdon 20. Juni. — London, Bom, ank. til Råfse 24. Juni. — Paris, Krogh, afgik fra Monås 28. Juni, best. til Velzen.

Mercur. Berlin, v. Thun, afg. fra Blyth 25. Juni, best. til Kronstadt. — Wien, Brink, afgik fra West Hartlepool 22. Juni, bestemt til Kronstadt.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 26. Juni. — Clara, Jensen, ankom til Methil 28. Juni. — Kai, Hintze, afgik fra Hernøsand 22. Juni, best. til Newcastle. — Svend, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 26. Juni. — Erik, Steen, afgik fra Ghent 26. Juni, bestemt til Grangemouth. — Axel, Damm, ank. til Terneuzen 27. Juni. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Wiborg 27. Juni. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ankom til Newcastle 27. Juni.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Archangel 28. Juni.

Sejlskibe.

Fang. Nordby. Casma, Sonnicksen, ank. til St. Ybes 21. Juni fra Passages. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra

Maracaibo 4. Juni til Hamburg. — Dorane, Sigurdson, afg. fra Rio Hacke 25. Maj til Hamburg. — Sørine, Andersen, ankom til Burntisland 22. Juni fra Conception via Falmouth. — Embla, Horsbøll, ankom til Cardiff 25. Juni, fra Nantes.

Fang. Sønderho. Killena, Hansen, ankom 15. Juni til Shields fra Bremen. — Mary, Lydom, ankom 25. Juni til Kolby Kaas fra Boness. — Fides, Kristjansen, prajet 15. Juni paa 29° 5' N. B. og 19° 3' V. Lgd. styrende SW. efter.

Svendborg. Ignatz Breum, Hansen, ank. til Archangel 20. Juni. — Psyche, Nielsen, ankom til Kotka 21. Juni. — Fulvia, Nielsen, ankom til London 21. Juni. — London, Andersen, ankom til Courseulles Red 21. Juni. — Roma, Jensen, ank. til Råfse 21. Juni. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Quimper Red 22. Juni. — Martha, Hansen, ank. til Newcastle 21. Juni. — Slesvig, Hansen, ank. til Brevik 22. Juni. — Skirner, Pilegaard, ankom til Newhaven 22. Juni. — Embla, Mikkelsen, ankom til Oscarshavn 22. Juni. — Dana, Rasmussen, ankom til Shoreham 21. Juni. — Doris, Købke, ank. til Pentewan 22. Juni. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Skellefteå 23. Juni. — Standard, Rasmussen, ankom til Charlestown 24. Juni. — Ane, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 24. Juni. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til Charlestown 24. Juni. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Nerresundby 25. Juni. — Minerva, Fuglsang, ankom til Reykjavik 13. Juni. — Valkyrien, Hansen, ankom til Gamle Karleby 24. Juni. — Najaden, Bentzen, ankom til Kjøbenhavns Red 26. Juni. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Charlestown 25. Juni. — Maagen, Jensen, ankom til Charlestown 25. Juni. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Uleåborg 26. Juni. — Kirstine, Dam, ankom til Gefle 26. Juni. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Newhaven 27. Juni. — Guldborg, Skovgaard, ank. til Rudkøbing 26. Juni.

Frø. Paket, Friis, ankom 19. Juni til Kjøbenhavn. — Marie, Østermann, ank. 19. Juni til Kjøbenhavn fra Lübeck. — Alma Marie, Hansen, ankom 20. Juni til London. — Ingolf, Jørgensen, ankom 18. Juni til Hamburg. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 21. Juni til Fowey. — Eos, Christensen, ankom 20. Juni til Raumo. — Smart, Christensen, ankom 21. Juni til Halmstad. — Forening, Hansen, ank. 20. Juni til Kirrkaldy. — Fred, Friis, ankom 21. Juni til Omega. — Nathalia, Wilhjelm, ank. 22. Juni til Treguier. — Marie, Weber, ankom 21. Juni til Gravesend. — Amor, Rasmussen, ankom 21. Juni til Gravesend. — Hansigne, Clausen, ankom 21. Juni til Rio Grande. — Albertine, Madsen, ankom 21. Juni til Kjøge. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankom 22. Juni til Honfleur. — Bølgan, Friis, ankom 21. Juni til Stockholm. — Enigheden, Friis, ank. 19. Juni til Neufahrwasser. — Habil, Rasmussen, ankom 21. Juni til Hamburg. — Anne Maries Minde, Hansen, afgik 24. Juni fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Dana, Carlsen, ankom 21. Juni til Laguna. — Elna, Carlsen, ank. 20. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Stockholm til Calais. — Dronning Louise passerede 20. Juni Beachy Head for østg. — Ellen, Svenstrup, ankom 19. Juni til Plymouth. — Ellen, Hansen, ankom 22. Juni til Kjøbenhavn. — Freya, Nielsen, ankom 23. Juni til London. — Salus, Bager, ank. 22. Juni til Leith. — Thekla, Fabricius, ankom 22. Juni til Lappvik. — Svanen, Møllmann, ankom 23. Juni til Leith fra Island. — Minde, Rasmussen, ank. 22. Juni til Kjøbenhavn fra Stettin. — Marie, Kromann, ankom 22. Juni til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, ankom 22. Juni til Kjøbenhavn fra Rostock. — Hebe, Clausen, ank. 24. Juni til Leith fra Island. — Alf, Hansen, ankom 21. Juni til Stettin. — Union, Mortensen, ankom 23. Juni til Leith fra Island. — J. A. Kromann, Christensen, sejlferdig 21. Juni i Uleåborg, bestemt til Amsterdam. — Salvador, Fabricius, ankom 25. Juni til Luleå. — Hermod, Dreimann, sejlferdig 21. Juni i Port l'Abbe, best. til Husum (Sverrig). — Hans, Boye, ankom 25. Juni til Sundsvall. — Castor, Sonne, sejlferdig 26. Maj i Laguna de Terminos bestemt til Falmouth. — Valkyrien, Fries, er ankommen til Maracaibo. — Anne, Hansen, afgik 25. Juni fra Kjøbenhavn til Svendborg. — Fuglen, Petersen, ank. 26. Juni til Wivenhoe. — Phoenix, Rasmussen, ankom 27. Juni til Hernøsand. — Marie, Kromann, afgik 24. Juni fra Erihavn til Stege. — Albert, Fabricius, ank. 26. Juni til Norrkøping. — Eden, Petersen, ankom 27. Juni til Indø.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerak. Føreren af Dampskibet „F. C. Andersen“, Kapt. Jans, meddeler:

Den 26. Juni. Fra Højen Fyr i V. og fra Spirbakken Baake i NNW., 3 Kml. passeret en Mast eller Stang, 3 Fod over Vandet, tilsyneladende fast i et Vrag.

I Løbet af 1904 vil følgende Fyr blive forstærkede og forandrede saaledes:

Bovbjerg Fyr forandres til et Fyr med To-Formærkelser hver $\frac{1}{4}$ Minut; Lys c. 10 S., Mørke c. 1 S., Lys c. 3 S., Mørke c. 1 S. Samtidig forøges Lysævnen til 24 Kml.

Lodbjerg Fyr. Lysævnen forøges til 29 Kml. Samtidig formindskes Blinkets Varighed til $1\frac{1}{2}$ S., saa at Fyret viser: Blink c. $1\frac{1}{2}$ S., Mørke c. $4\frac{1}{2}$ S., Blink c. $1\frac{1}{2}$ S., Mørke c. $12\frac{1}{2}$ S.

Hirsholm Fyr. Lysævnen forøges til 27 Kml. Samtidig formindskes Blinkets Varighed til $1\frac{1}{2}$ S., saa at Fyret viser: Blink c. $1\frac{1}{2}$ S., Mørke c. $4\frac{1}{2}$ S., Blink c. $1\frac{1}{2}$ S., Mørke c. $4\frac{1}{2}$ S., Blink c. $1\frac{1}{2}$ S., Mørke c. $16\frac{1}{2}$ S.

Anholt Fyr. Lysævnen forøges til 28 Kml. Samtidig formindskes Blinkets Varighed til $3\frac{1}{2}$ S., saa at Fyret viser: Blink c. $3\frac{1}{2}$ S., Mørke c. $16\frac{1}{2}$ S.

Hjelm Fyr. Lysævnen forøges for det stadige Lys til 22 Kml., for Blusset til 31 Kml. Samtidig formindskes Blussets Varighed til 2 S., saa at Fyret viser: stadigt Lys c. 40 S., Mørke c. 9 S., Blus c. 2 S., Mørke c. 9 S.

Christiansø Fyr. Lysævnen forøges til 28 Kml. Samtidig formindskes Blinkets Varighed til 4 S., saa at Fyret viser: Blink c. 4 S., Mørke c. 26 S.

I Løbet af 1904 begyndes Bygningen af følgende ny Fyr: Kjels-Nor Fyr. Omtrent 800 Alen N. 35° Ø. for det nuværende Kjels-Nor Fyr bygges et nyt Fyr med Taagesignal. Det bliver et Lynfyr, som hver 20 S. viser To-Lyn. Fyret vises fra et 107 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn. Flammens Højde: 125 Fod. Synsviddens: $17\frac{1}{2}$ Kml.

Taagesignal skal gives med To-Stød hver 1 Minut.

Fyret ventes tændt i 1905.

Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

Samtidig med Tændingen af dette Fyr nedlægges det nuværende Kjels-Nor Fyr og Fakkebjerg Fyr.

Huset til Signaler for Is, ved Fakkebjerg Fyr, flyttes til det ny Fyr.

Hyllekrog Fyr. Paa Hyllekrog, Laalands S.-Kyst, c. $54^{\circ} 36'$ N. Br. $11^{\circ} 30'$ Ø. Lgd., bygges et nyt Fyr med Beboelseshuse. Det bliver et Lynfyr, som viser Et-Lyn hver 3 S. Fyret vises fra et 56 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn. Flammens Højde 60 Fod. Synsviddens: $13\frac{1}{2}$ Kml.

Fyret ventes tændt i 1905.

Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

I 1905 vil følgende Fyr blive forandrede:

Skagen Fyr forandres til et Lynfyr, som viser Et-Lyn hver $2\frac{1}{2}$ S. Taarn og Lanterne bliver uforandret.

Gjedsø Fyr forandres til et Lynfyr, som viser Tre-Lyn hver 20 S. Samtidig forhøjes Taarnet c. 20 Fod, hvorved Synsviddens forøges til 15 Kml.

Under Forandringen af disse Fyr tændes midlertidige Fyr, og de ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Sundet. Vraget af den 4 Kbl. S. 70° Ø. for Fyrskibet „Lappe-Grund“ sunkne Damper „Retzlaff“ er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er $6\frac{1}{2}$ Fv. Afmærkningen er inddragen.

Østersøen. Femer-Bælt. Laaland S. Ved Opmaalingen i 1904 er fundet en Sandpulle med 21 Fod 12,300 Alen S. 25° Ø. fra Kappel Kirke. $54^{\circ} 42'$ N. Br. $11^{\circ} 5\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd., og en anden Sandpulle med 23 Fod 11,900 Alen S. 21° Ø. fra Kappel Kirke. $54^{\circ} 42'$ N. Br. $11^{\circ} 4\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholm Skärgaard. Vaxholm. Fra 1ste Juli til 7. September 1904 er Farvandet mellem Vaxholm Fæstning og Rindön spærret for al Sejlads paa Grund af Sømineøvelser.

Skutskär. En 18 Fods Grund er fundet i Farvandet til Skutskär, Ø for Sjukantsgrundet. $60^{\circ} 39' 4''$ N. Br. $17^{\circ} 23' 55''$ Ø. Lgd. Skibe med mere end 16 Fods Dybgaende til Skutskär og Harnäs bør tage Lods.

Tyskland. Pillau. Fra 1ste Juli 1904 gives Taagesignalet paa Pillau N.-Moles Hoved med To-Stød hver 25 S., Stød c. 2 S., Pause c. 5 S., Stød c. 2 S., Pause c. 15 S.

Stolpe Bank. Paa Stolpe Bank er følgende grunde Steder fundet: 27 Fod paa $54^{\circ} 58' 20''$ N. Br. $16^{\circ} 34' 45''$ Ø. Lgd., 29 Fod paa $54^{\circ} 56' 45''$ N. Br. $16^{\circ} 33' 45''$ Ø. Lgd., 32 Fod paa $54^{\circ} 55' 20''$ N. Br. $16^{\circ} 30' 45''$ Ø. Lgd. og paa $54^{\circ} 54' 50''$ N. Br. $16^{\circ} 25' 10''$ Ø. Lgd.

Farvandene omkring Femern. I Juli, August og September drives udbredt Silde- og Makrelfiskeri med Drivnet i Farvandene omkring Femern. Skibsførere bør have særlig Opmærksomhed henvendt herpaa.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Hakefjord. Böttö Fyr NØ. En 18 Fods Grund er funden i Farvandet NØ. om Böttö Fyr tæt SV. for Syd Hakebådans Stage med Kost. $57^{\circ} 39' 37''$ N. Br. $11^{\circ} 44' 26''$ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Bremerodde Fyrlampe. Fra 1ste Juli 1904 udvides den røde V.-lige Vinkel mod N. til N. 45° V., fri Ø. om Bratholmen.

Feistenen Fyr viser fra 1ste Juli 1904 To-Blink med 1 S. Mellemrum omtrent 8 Gange hver Minut over Skoodemedgrunden, iøvrigt uforandret.

Kopervik Fyrlampe viser Fyr med Formærkelser. Lyset er rødt fra S. 65° Ø. til S. 79° Ø., fri N. om 15 Fods Boen, iøvrigt uforandret.

Nordre Bratholmen Fyrlampe viser Fyr med Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 50° Ø. til S. 67° Ø., fri N. om Saltskoodden. hvidt herfra til S. 74° Ø., fri S. om Færøflu, rødt derfra gennem N. til N. 46° V., fri S. om Rotøerne, hvidt derfra til N. 74° V., fri N. om Aagotnes. Samtidig tændes:

Hjelteskjær ny Fyrlampe. Den viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra N. 66° Ø., fri S. om Florvaagskjærene, til N. 70° Ø., fri N. om Kvarven, grønt derfra gennem Ø. og S. til S. 10° V., fri V. om Stangen, rødt derfra gennem V. til N. 63° V., fri N. om Saltskoodden og Bratholmskjærene, hvidt derfra til N. 59° V., fri S. om Færøflu og Rotøerne. Lille Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 15de Juli — 15de Maj. $60^{\circ} 23' 15''$ N. Br. $5^{\circ} 10' 35''$ Ø. Lgd.

Sæternes Fyrlampe viser grønt Lys fra S. 36° V. til S. 4° V., fri Ø. om Gaasholmen, hvidt Lys derfra gennem S. til S. 11° Ø., fri V. om Kariskjær og Skavøgrund, rødt Lys derfra gennem Ø. til N. 47° Ø., fri V. om Gjeileskjær, hvidt Lys derfra til N. 40° Ø., fri Ø. om Trollebøflua, grønt Lys derfra til N. 36° Ø., fri V. om Trollebøflua, hvidt Lys derfra til N. 33° Ø., fri Ø. om Lesten, rødt Lys derfra til N. 29° Ø., fri V. om Lesten, grønt Lys derfra til N. 4° Ø.

Moldøen Fyrlampe. Lyset er rødt fra S. 5° Ø. gennem S., V. og N. til N. 43° Ø.

Ulven Fyrlampe. Lyset er rødt fra S. 77° Ø. gennem S. til S. 7° V., fri V. om Trollebønes, hvidt derfra til S. 13° V., fri Ø. om Trollebøflua, grønt derfra til S. 22° V., fri V. om Lesten, rødt derfra gennem V. til N. 4° V., fri Ø. om Kapelnesflu, hvidt derfra gennem N. til N. 82° Ø.

Rundøund Fyrlampe viser rødt Lys fra S. 86° Ø. gennem Ø. til N. 89° Ø., fri N. om Kjørflskeflu, forøvrigt uforandret.

Langenes Fyrlampe viser rødt Lys fra S. 9° Ø. til S. 54° Ø., fri Ø. om Kjørflskeflu og Kirkeflu. Mørke fra S. 63° Ø., fri S. om Sveden og Sneldeboerne, til S. 77° Ø., fri N. om Gulmunde, forøvrigt uforandret.

Græsøerne Fyr viser rødt Lys fra S. 2° Ø., fri Ø. om Gulmunde, gennem S. til S. 11° V., over Gulmunde, Midt-fjordskjær, Sveden og Kirkeflu, og rødt Lys fra den tidligere Lysgrænse S. 49° V. til S. 65° V., fri N. om Tekleskallen, forøvrigt uforandret.

Kraakholmen Fyrlampe viser rødt Lys fra N. 35° V., fri Ø. om Lundenes og Gulsetholmen, til N. 53° V. forøvrigt uforandret.

Trondhjems Havnefyr. Fyret paa V.-Enden af Molen uden for den ydre Havn er forandret til et rødt Fyr med Formærkelser. De to røde, faste Fyr ved Indløbets V.-Side er ombyttet med en Fyrlampe, der viser vekslende hvidt og grønt Lys. Det lyser fra S. 85° V. gennem V., N., Ø. og S. til S. 40° V. Lille, hvidt Fyrhus.

Tyskland. Weser. Roter Sand Fyr. Roter Sand Fyrs Lysvinkler skal forandres til at vise rødt To-Blink fra S. 14° Ø. til S. 9° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 9° Ø. til S. 7° Ø., rødt Et-Blink fra S. 7° Ø. gennem S. til S. $39\frac{1}{2}^{\circ}$ V., rødt, fast Fyr fra S. $39\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til S. $42\frac{1}{2}^{\circ}$ V., som tidligere, rødt To-Blink fra S. $42\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til S. 75° V.

Jade. I Aussen Jade er fundet 24 Fod paa $53^{\circ} 45' 51''$ N. Br. $8^{\circ} 4' 17''$ Ø. Lgd., og 25 Fod paa $53^{\circ} 45' 20''$ N. Br. $8^{\circ} 4' 30''$ Ø. Lgd. Disse grunde Steder skal borttages.

Holland. Zeegat van Terchelling. Stortemelk. Det lave Ledsfyr for Stortemelk, der staar paa Yderdynen Ø. for Lutinekaap, er flyttet til $53^{\circ} 18' 31''$ N. Br. $5^{\circ} 5' 0''$ Ø. Lgd. Fyrene er overet i S. 53° Ø. og N. 58° W., Afstanden mellem dem $4\frac{1}{2}$ Kbl. Flammens Højde er uforandret.

England. Humber og Bawdsey Bank. Vragene af Skonnert „River Thames“ og af Brig „Remembrance“ paa $53^{\circ} 21\frac{1}{2}'$ N. Br. $0^{\circ} 19\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd. og paa $52^{\circ} 1' 1''$ N. Br. $1^{\circ} 32\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd. er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Winterton Ø. Damperen „Osprey“ er sunken i 3 Fv. Vand, fra Winterton Fyr i N. 52° Ø. $52^{\circ} 43' 17''$ N. Br. $1^{\circ} 42' 50''$ Ø. Lgd. En grøn Vragtønde er udlagt ca. $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. for Vraget.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Bassure de Baas. I Løbet af 1904 udlægges en sort og hvid vandret stribet Lys- og Klokketønde i 6 Fv. Vand ved N-Enden af Bassure de Baas. Den viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Den skal ligge paa 50° 48' 35" N. Br.

England. Plymouth. Mellem Plymouth Sound og Hamose er følgende Tønder ombyttet med Lystønder af samme Form og Farve som Tønderne:

Asia rød og hvid tærned Stumptønde, 3 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 43° Ø. fra Drake's Island Flagstang.

Northwest Drake's Island rød og hvid tærned Stumptønde, 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 57° V. fra Drake's Island Flagstang.

East Vanguard røde Spidstønde, 3 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 64° V. fra Drake's Island Flagstang.

West Vanguard røde Spidstønde, 5 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 71° V. fra Drake's Island Flagstang.

South Rubble røde Spidstønde, 13 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 64° V. fra Drake's Island Flagstang.

Den 1ste Juli 1904 tændes paa hver Tønde et hvidt Fyr med Formørkelser.

Skotland. Firth of Clyde. Ascog Patch ØSØ. En 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Klippe er funden ØSØ. for Ascog Patch, 6 Kbl. N. 83° Ø. fra Ascog Islet og i S. 39° Ø. fra Bogany Point. 55° 49' N. Br. 5° 0' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Plateau de Platresse. I Løbet af 1904 tændes paa den røde Baake „Platresse NE.“ et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Keglen paa Baaken borttages. 48° 26' 19" N. Br. 4° 50' 55" V. Lgd.

Audierne. Fyret paa Molen ved Audierne Havn, Raoulic Fyr, viser nu rødt Lys fra S. 34° V. til Trescaded Kyst.

Plateau de Lavardin. I Løbet af 1904 ombyttes Fyret paa Lavardin røde og sorte Baake med et hvidt Fyr med Formørkelser. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Under Forandringen udlægges en rød Lystønde, der viser grønt Fyr, 2 Kbl. S. 40° V. fra Baaken. 46° 8' 6" N. Br. 1° 14' 31" V. Lgd.

Cap Verds Øer. San Jago. Pynt Temerosa. Det hvide, faste Fyr paa Pynt Temerosa paa Øen San Jago er slukket paa Grund af Ertersyn den 24de, 25de, 26de og 27de August 1904.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Penobscot Bay. Mouse Island. En sort Stage med sort Tønde er rejst paa Mouse Island Ledge, $\frac{1}{6}$ Kml. NØ. fra Mouse Island N.-Pynt, fra højre Kant af Compass Island i S. 79° V. og fra Mouse Island i N. 14° Ø.

Massachusetts. Fyrskibet „Pollock Rip“ Nr. 47 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignal er uforandret.

Boston Bay. Marblehead. En hvid Spirtønde med sort Ballon er i 40 Fv. Vand udlagt ud for Marblehead, fra Eastern Point Fyr i S. 1° V. og fra Boston Fyr i N. 56° Ø. Den er Skibsfarten uvekkommende.

New York. Long Island Sound. Løbet mellem Plum Island og Bedford Reef. En rød Spirtønde Nr. 2 er i 18 Fod Vand udlagt ved V.-Siden af Løbet mellem Plum Island og Bedford Reef, fra Gardiners Island V.-Kant i N. 7° V. og fra Plum Island N.-Kant i Ø. Man bør ikke benytte Løbet uden at være lokalt kendt.

Chesapeake Bay. Potomac River. Onancock Creek. Den sort og hvid lodret stribede Spidstønde, der laa i 15 Fod Vand ved Indløbet til Onancock Creek, er ombyttet med en Klokketønde.

South Carolina. Charleston. Main Channel. Dredged Channel sorte Tønde Nr. 4 i den N.-lige Arm af Main Channel er flyttet og ligger nu fra Ferris Wheel i S. 6° V. og fra Charleston Fyr i N. 70° Ø.

Stono Inlet. I Stono Inlet er Outer Bar sorte Tønde Nr. 1, Inner Bar røde Tønde Nr. 2 og Turn Tønde Nr. 4 inddraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Tampa Bay. Long Shoal. Long Shoal hvide, faste Fyr, paa NØ.-Enden af Long Oyster Reef, er permanent slukket.

Louisiana. Mississippi River. Fyrskibet „South Pass“ Nr. 43 er midlertidig inddraget. Det udlægges atter omtrent den 15de Oktober 1904.

Texas. Galveston Bay. Trinity River. I Trinity River er følgende hvide, faste Fyr tændt:

Baakefyr A, der vises fra en sort, firkanteret, pyramideformet Baake, som staar i 7 Fod Vand, paa NV.-Siden ved Yderenden af den gravede Rende ved Indløbet til Trinity River. Flammens Højde: 34 Fod. 29° 44' 29" N. Br. 94° 42' 38" V. Lgd.

Baakefyr B, der vises fra en lignende Baake, som staar i 5 Fod Vand, ved NV.-Siden af den første Bøjning i Renden.

Flammens Højde: 34 Fod. 29° 45' 42" N. Br. 94° 41' 36" V. Lgd.

Mexiko. Jerez Point. Paa Jerez Point er tændt et hvidt Fyr med To-Formørkelser. Det vises fra en hvid Pæl. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

Naar Fyrtaarnet, som er under Bygning, er fuldført, slukkes det midlertidige Fyr.

Topolobambo. Ved Indløbet til Topolobambo er følgende Tønder udlagt: En sort og hvid lodret stribet Tønde i 6 Fv. Vand midt for Løbet. En sort Tønde Nr. 1 ved S.-Kant af Guadeloupe Bank i 5 Fv. Vand. En rød Tønde Nr. 2 ved Copas Bank i 7 Fv. Vand. En sort Tønde Nr. 3 ved Mavin Bank i 5 Fv. Vand. Fra Anduvningstønden holdes paa Tønde Nr. 1, der passeres om Bagbord, derfra paa Tønde Nr. 3, der ogsaa passeres om Bagbord, hvorefter Løbet følges.

Porto Rico. San Juan. 23 Fods Grunden ved San Juan Havneindløb ligger 20 Alen V. for Catano Ledefyr overet, tæt Ø. for Cabritas Rock røde Tønde Nr. 2.

Martiniques. Fort de France. Det hvide, faste Fyr i Port de Carénage ved Fort de France, paa SV.-Spidsen af Grunden ud for Pointe de la Carrière, er slukket.

Gnisttelegrafstationen paa Hejen Beau Séjour ved La Trinite er nedlagt.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Argentina. Bahia Blanca. Lobos Bank. Paa Lobos Bank er opført en midlertidig, sort, 58 Fod høj Baake med to Balloner, fra Monte Hermoso i S. 39° V., 15 $\frac{1}{2}$ Kml. og fra den sorte, trekantede Baake V. for Nameless Point i S. 9° Ø. 39° 10' S. Br. 61° 52' V. Lgd.

5 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 52° V. fra denne Baake staar et meget kende- ligt Træ.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Malta. Grand Harbour. Ricasoli Point. Stilladset paa Bølgebrøderen, som er under Bygning ud for Ricasoli Point, er atter rejst og paa det er tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 39 og 33 Fod. De flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Fyrskibet ved Bølgebrøderens Yderende er inddraget.

Østerrig-Ungarn. Curzola. Prigradica. Paa Yderenden af Molen ved Prigradica er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 64° V. gennem N. til N. 70° Ø. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Man maa ikke komme Fyret nærmere end 30 Alen. Med NØ.-lig Storm kan Fyret ikke tændes. 42° 58' N. Br. 16° 48' Ø. Lgd.

Rusland. Dnieper Liman. I Otchakov Kanal er paa Løbets N.-Side rejst en Baake ved den første Bøjning, og to Baaker ved den anden og ved den tredje Bøjning. Paa hver Baake er tændt et hvidt, fast Fyr.

Bug. Foruden de hvide Stager, som afmærker Uddybnings-Arbejderne i Bug og i Ingulski Kanal mellem Fyrene Didova Khata og Spassk Bro og mellem denne og Krigshavnen, er der paa begge Sider af Løbet udsat Stager med rødt Flag paa højre og blaåt Flag paa venstre Side af Løbet.

De permanente Stager i Ingulski Kanal er inddraget, medens Uddybningsarbejdet udføres.

Azovske Hav. Don Munding. Egurtcha. Den første Del af Egurtcha gravede Rende er forlænget 2 $\frac{1}{2}$ Kml. udad i N. 70° Ø. og Fyrskibet flyttet til det ny Indløbs S.-Side. Renden belyses med 14 Par Fyr, røde til højre, hvide til venstre. Ved den første Bøjning ligger to Tønder paa Rendens S.-Side, fra hver af hvilke vises to hvide Fyr lodret for hinanden, og ved den anden Bøjning to Tønder paa Rendens N.-Side, fra hver af hvilke vises to røde Fyr lodret for hinanden. Ledebaakerne er ombyttede med to Taarne, der er overet i N. 89 $\frac{1}{4}$ ° Ø. Højden: 58 og 24 Fod.

Signalen for Vandstanden gives fra Fyrskibet ved Indløbet saaledes: En stor rød Ballon paa den øverste Raa betyder 1 $\frac{1}{2}$ Meter, en mindre sort Ballon paa den underste Raa betyder 0 $\frac{1}{2}$ Meter og en lille Ballon paa samme Raa $\frac{1}{4}$ Fod engelsk.

Berdiansk. Vraget, som ligger sunket 2 Kml. S. 35° V. fra Berdiansk høje Fyr, er atter afmærket med en sort og hvidtærnet Stage med Topbetegnelse. Der er 10 Fod Vand over Vraget.

De to S.-ligste røde Stager ved Berdiansk Banke er flyttet 1 Kml. SØ. hen til 1 $\frac{3}{4}$ Kml. S. 13° Ø. fra Berdiansk høje Fyr. Den V.-ligste Stage ved Bielosari Grund er flyttet 2 $\frac{3}{4}$ Kml. NØ. hen ved Grundens S.-Ende, 2 Kml. S. fra Bielosari Fyr. De to røde Stager ved S.-Enden af Grunden ud for Pynt Petruschina er flyttet 2 Kml. Ø. hen til 8 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 11 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Taganrok Fyr. De to sorte Stager ved Szalnik Grund er flyttet 1 Kml. V. hen til 4 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 46 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Szalnik Kirke. To røde Tønder er i 13 Fod Vand udlagt 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 37° V. fra Baaken paa Pynt Kriva, til Vejledning for Skibe med mindre Dybgaende bestemte til Mariupol, som nu ikke behøver at gaa udenom de røde Stager, der staar i 18 Fod Vand paa Grunden ud for Pynt Kriva (Krivaia).

Sorte Hav. Kaukasus. Ved Pynt Suk-Su findes Klippegrunde indtil 3 Kbl. S. 32° Ø. fra Pynten, c. 2½ Kml. S. 83° V. fra Gudaut hvide Fyr med Formærkelser, indtil 7 Kbl. S. 44° Ø. fra Pynten, c. 2 Kml. S. 69° V. fra Gudaut Fyr, og indtil 9½ Kbl. S. 73° Ø. fra Pynten, c. 1½, Kml. S. 70° V. fra Gudaut Fyr.

I Gudaut Bugt er der fundet en stor Mængde Klippegrunde, men Indsejlingsmærket Gudaut Fyr overet med den trekantede Baake paa Kysten gaar fri af dem.

Mellem Pynterne Baklan og Nowo Afonski ligger en 7 Fods Klippe 2,7 Kml. S. 84½° Ø. fra den første og 3 Kml. N. 87° V. fra den sidste Pynt.

Egypten. Damietta NØ. Vraget, som laa 7 Kml. N. 74° Ø. fra Kawa Burun, er forsvundet. 31° 34', N. Br. 32° 0' Ø. Lgd.

Port Said. Menzaleh Lake. Menzaleh Lake Fyr er nu forandret til et rødt, fast Fyr. Fyret lyser fra N. 27° Ø. til N. 49° Ø. 31° 15' N. Br. 32° 18' Ø. Lgd.

Algier. Oran. Paa Kaj Sainte-Thérèse er de to midlertidige, røde, faste Fyr slukket. Det røde, faste Fyr paa den gamle Mole Sainte-Thérèse er flyttet til NØ-Enden af Kajen. Flammens Højde: 20 Fod. Lysævnen: 4½ Kml. Fyrrpæl ved et hvidt Fyrhus. Fyret er formærket over Grunden paa Banc de Sainte-Thérèse.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Kroë. Ved Kroë skal tændes et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver ½ Minut, Lys 15 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: 111 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Hvid, 42 Fod høj Fyrrpæl. 5° 11' S. Br. 103° 56' Ø. Lgd.

Ostindiske Arkipelag. Banka S.-Kyst. Dapoer. Dapoer hvide, faste Fyr skal forandres til et Blinkfyr, som hver ½ Minut viser Et-Blink af 5 S. Varighed. Synsvidden: 17 Kml. 3° 8' S. Br. 106° 30' Ø. Lgd.

Straat Riouw. Toendjoek. Paa Øen Toendjoek skal tændes to Fyr, som holdt overet leder i det N.-lige Indløb til Straat Riouw. Det høje Fyr staar tæt ved S.-Kysten, det lave Fyr tæt ved V.-Kysten, Afstand c. 620 Alen N. og S. fra hinanden. Bagfyret er et hvidt Blinkfyr. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Mellem N. 8° Ø. og N. 87° Ø. skjules Fyret hist og her af Træer. Det lave Fyr viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 58 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Det lyser fra N. 5° Ø. gennem N. til N. 5° Ø. Det høje Fyrs Beliggenhed: 0° 56' 40" N. Br. 104° 12' 20" Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Banka Stræde. I Banka Stræde skal følgende Lystønder, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., udlægges:

En hvid Lystønde tæt ved Sumatras tredje Pynt, Kesoeagian. 2° 22' S. Br. 105° 36' Ø. Lgd.

En sort Lystønde paa den S.-lige sorte Stumptønde med afkortet Kegles Plads i Stantonpassage. 3° 1' S. Br. 106° 18' Ø. Lgd.

Sumatra N.-Kyst. Telok Semawe. Ved Telok Semawe skal tændes et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver ½ Minut, Lys 15 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S. Synsvidden: 12 Kml. 5° 13' N. Br. 97° 7' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

China. Halvøen Liautung. Den Del af Halvøen Liautung, som ligger S. for en Linje mellem Pitsewo og Pulantien, er af den japanske Regering erklæret at være under effektiv Blokade.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Juni 1904. — Moderne Loddeapparater. — Kaptajn A. J. Mathisen. — Højesteretsdom. — Fyr-anlæg paa Jyllands Vestkyst. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Gamla Varfvet. J. E. Hübe, Göteborg

åtager sig reparationer och omkopring af fartyg till här gällande billigaste priser.

Spiror och bjelkar på lager.

Telegramadress: „Gamla Varfvet“.

Rikstelefon 6016

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

LANDMANDSBANKEN

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		74 ¹ / ₄	74 ¹ / ₂
Danmark		67 ³ / ₄	68 ¹ / ₄
Norden	84 ³ / ₄ — ¹ / ₂	84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
Kjøbenhavn		65	66 ³ / ₄
Carl	68 ³ / ₄	68 ³ / ₄	69
Dannebrog	75 — 74 ³ / ₄	74 ³ / ₄	75
Skjold	49 ¹ / ₂	49 ¹ / ₄	49 ¹ / ₂
Urania	15 ¹ / ₄ — 15-14 ³ / ₄	14 ³ / ₄	15 ¹ / ₄
Union		77	78
Dampsk. af 1896		77	78
Østasiatiske	88	87 ³ / ₄	88
Østersøen		84	86
Nordsøen		20 ¹ / ₂	25
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		60	85
Cimbria		—	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	62
Inga		—	—
Hejmdal		90	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		98 ¹ / ₂	100 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.		83	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.		86 ¹ / ₂	88
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..		94	94 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		86 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 — ..		93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 — ..		89 ³ / ₄	91 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		141 ¹ / ₄	141 ³ / ₄
Privatbank		114 ³ / ₄	115
Landmandsbank		120	120 ³ / ₄
Handelsbank		123 ¹ / ₂	123 ³ / ₄
Grundejerbank		110	110 ¹ / ₄
Burm. & Wain	98	97 ³ / ₄	98
Helsingørs Jærnsk.	97 ³ / ₄ — ¹ / ₂	97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
Sukkerfabr.	141 ³ / ₄ — 142	142	142 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	127 ¹ / ₂	127 ¹ / ₄	128

Vekselkurser d. 29. Juni 1904.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.95
London	18.17	18.14
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Juni 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	91.50
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	87.00
5% Mexikanske 1899	101.00
5% Rumænske Stats	99.50
4% — — 1890	88.10

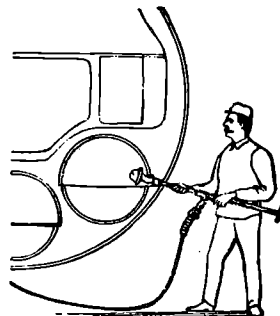
Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 34,000, „Dannebrog“ 44,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Østasiatisk Komp.“ 60,000, „Danmark“ 6,000, „Foren. Dampskibs.“ 10,000, „Union“ 2,000, „Skjold“ 6,000, „Carl“ 2,000, „Urania“ 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Strauden.

H. HARLOFF'S

RØRFEJEAPPARATER



Eneforhandler for Danmark:
H. KIRSCHNER & COHN
Toldbodvej 22.
Disse Fejeapparater overgaar alle andre i Handelen værende

Eksempelvis kan anføres:
Forbindelsesstykket for Dampledningen er af Metal.
Apparater har Sikkerheds-Endestykker.
Fejehovedet er uopsideligt (og er ofte benyttet som Erstatning for Fejehovedet paa andre Apparater).

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Prøv engang ufortødt

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*
3 „ fin Scotch Whisky,
3 „ ægte gl. Madeira,
3 „ „ rød Portvin,
anbefales til d'hr. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2826a
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.
Hj. af Hauserg. Telefon 7784

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 2. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis paa Bendix Hotel i Nykjøbing Mors med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.
3. Valg af 2 Revisorer for Kalenderaaret 1904.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1905.
5. Skrivelser angaaende de ny Lodstakster.
6. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Thyland og Mors angaaende Lodstvungen paa visse Dele af Limfjorden.
7. Forhandling for lukkede Døre.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, den 20. Juni 1904.

P. B. V.
P. Rechnittzer
p. T. Formand.

Skib til Salg.

Jagt „Ida“, drægtig 25,90 Tons, laster 1130 Ctnr. d. w., godt udhalet med Sejl, løbende Tovværk og øvrige Inventar, er billig til Salg. Reflekterende bedes henvende sig til fhv. Skipper C. W. Rasmussen, Feje.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere have altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

**THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).**
Telegrams: •ENTRANCE, CARDIFF•.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

• • **THE** • •
ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**
(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**
ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

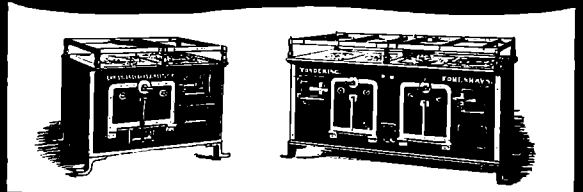
Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Udgivet af et Aktieselskab.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228 77
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug** (og
Tovværksaffald til højeste Priser.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Juli 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

Lord Kelvins

(Sir William

Thomson)

originale

Kompasser,

komplet,

sidste Model.

Kompasser

af eget Fabrikat,

komplet.

(efter Lord Kel-

vins Princip).

Alm.

Kompasser.

Baadskompas

m. m.

E. S. Rit-

chie & Sons

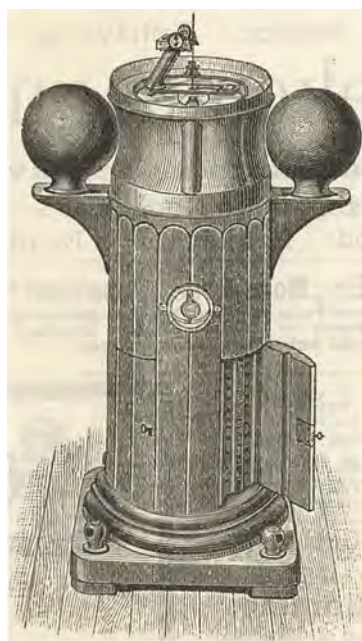
originale

Spritkompasser

med kurvet eller

flad Rose med

Grader.



Lord Kelvins

(Sir William

Thomson)

originale

Patent Lod-

demaskiner,

komplet.

Azimuth &

Peil-

instrumenter

efter forskellige

Modeller.

Walkers

originale

Lodde- &

Logge-

maskine

Cherup & A.

Sekstanter

og **Oktanter**

med Certifikat

fra Kew's Ob-

servatory.

Barometre,

enk. og dobb.

Kikkerter

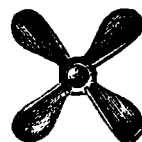
m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand

usukret.

„NEST“ Brand

sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

De danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Konserves
og Skibsproviant.

**Bedst &
billigst**

Condenseret Mælk
fra ANGLAIS SWISS CONDENSED MILK Co.
anerkendt bedste Fabrikat

Sukret

English Export

Swiss Milk

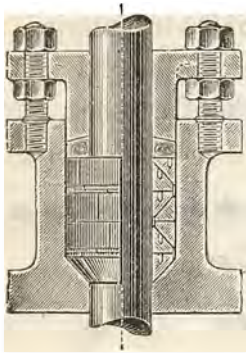
Usukret

Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: «ENTRANCE, CARDIFF».

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Butte Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed
bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til
Formanden **Julius Gross,**

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. I. Sal. C.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoildgade 66. • Telefon 2023.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting,** Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

LANDMANDSBANKEN

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

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.



Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte,
skal

hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
pastrykt selve Omalagepapiret.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 7. Juli 1904.

Atter har Det forenede Dampskibsselskab lidt et Tab, og denne Gang af en saadan Art, at selve den materielle Skade ganske træder i Skyggen i Sammenligning med den frygtelige Ulykke, hvis Følger rækker langt uden for Landets Grænser, thi Amerikadamperen „Norge“, om hvis Totalforlis vi andet Steds i Bladet bringer Meddelelse, havde om Bord mellem syv og otte Hundrede Mennesker af forskellig Nationalitet, og af disse er i Følge de Meddelelser, der foreligger indtil nu, end ikke bjærget halvandet Hundrede.

Desværre vil dette Slag, der ganske uforskyldt rammer Selskabet, sikkert føles haardt af dette paa forskellig Maade; enhver Ulykke, der overgaar en Passengerlinje, kan svække dennes Position et godt Stykke ud over det rent direkte Tab, og netop i dette Tilfælde, hvor saa mange andre Uheld er hændt indenfor en forholdsvis kort Periode, er der Grund til at være særlig ængstelig i denne Henseende.

I Retfærdighedens Interesse kan man imidlertid ikke i for høj Grad understrege den Kendsgerning, at der ikke kan tillægges Det forenede Dampskibsselskabs Ledelse nogen Skyld i Anledning af disse gentagne Ulykker, og man kan derfor kun haabe, at det maa lykkes Selskabet at bringe Publikum til denne Erkendelse.

Hvad angaar Aarsagerne til denne Søulykke, der i Omfang overgaar alle andre, som dansk Skibsfart ved at berette om, da staar man endnu paa fuldstændig bar Bund. I de Meddelelser, der gennem Dagspressen er kommet frem, tales der vel om Strømsætning og Taage, ja endog om, at Forliset ved Rockall skyldes et Rev, der ikke findes aflagt i Kortet, men det er selvfølgelig ørkesløst at søge at diskutere disse Muligheder paa Grundlag af, hvad der foreligger i Øjeblikket. Det eneste man, som det synes os, har at holde sig til foreløbig, er, at Norges Fører, Kaptajn V. Gundel, er en anerkendt, dygtig Sømand, der i Overensstemmelse med, hvad der er oplyst, efter Katastrofens Indtræden har gjort sin Pligt fuldt ud. Og da Kaptajn Gundel og en Del af Skibets Besætning befinder sig mellem de Overlevende, vil det formentlig kun være et Tidsspørgsmaal, naar hele Sagen foreligger fuldt oplyst.

Vi har i Anledning af „Norges“ Forlis iøvrigt fra kyndig Haand modtaget følgende:

I Dagbladet „Samfundet“ for Tirsdag d. 5. Juli foreligger der Udtalelser til Bladet angaaende S/S „Norges“ ulykkelige Forlis fra erfarne Skibsførere, blandt andet Hr. Kaptajn Julius Jensen, Formanden for „Dansk Navigatørforening“. Kaptajn Jensen tager deri Afstand fra at udtale sig om, hvori Grunden til Forliset skal søges, men kan dog senere som gammel Navigatør ikke forstaa, hvorledes eller hvorfor „Norge“ er kommen saa langt ud af sin Kurs. Enhver erfarne Fører, og det er udenfor al Tvivl Hr. Kaptajn Jensen ogsaa, har sikkert oplevet, og sandsynligvis mere end en Gang, at der selv med den allerstørste Paapasselighed i Forbindelse med Duelighed i Navigation, ofte under Taagesejlads kan gøres de besynderligste Erfaringer med Hensyn til, hvor man kommer hen. En Klaring i rette Øjeblik har ofte

opkastet Spørgsmaalet om, hvorledes en saadan Afvigelse overhovedet var mulig, men daarlig Styring, uberegnelige Strømforskeligheder og Paavirkninger af Kompasset i Jærn- og Staalskibe, kan sikkert enhver tale med om, og ingen er Herre over disse Forhold.

Lodskud — ja disse kan tages med Held mange Steder, men her i dette Tilfælde med de store Dybder indtil smaa to Kml. fra Klippen, og gaaende ud fra, at Skibet stod langt borte, skulde der jo Held til at træffe det rette Øjeblik, hvor et Lodskud kunde have afværget Katastrofen.

En anden og meget erfarne Fører udtaler sig i Følge Referatet haardt med Hensyn til Kaptajn Gundels Paapasselighed og udtaler endvidere, hvad Strømsætningen angaar, at han har passeret Rockall mere end halvhundrede Gange og aldrig observeret Strømmen at have en stærkere Fart end en Kvartmil. Dette er vistnok en meget forhastet Dom saa vel over Kaptajnen som over Strømmens Hurtighed. Til Bedømmelse af Strømforskeligheder hører meget indgaaende Undersøgelser, saa vel med Hensyn til Tidevande som Vind- og Vejrforhold omkring og langt borte fra Stedet, og den kan næppe bedømmes ved nok saa mange Gange at passere Stedet. Kapt. Gundel hører jo til de lykkeligt reddede og vil vel snart være hjemme og paa behørigt Sted aflægge den Forklaring, som kan kaste Lys i denne ulykkelige Stranding; indtil da kunde Udtalelser til Referenter af de Søkyndige vel nok begrænses til den faglige Side uden at de opkaster sig til Dømmere i en Sag, som de dog er inkompetente at dømme om med det forhaandenværende Materiale.

J. C.

Verdens største Skib, White Star Linjens ny Dampskib „Baltic“, afgik forleden fra Liverpool paa sin første Rejse. „Baltic“ er 24,000 Tons Brutto, er 725.9 Fod lang, 75 Fod bred og 49 Fod dyb. „Campania“ og „Lucania“, der begge en Gang har været Verdens største Skibe, er kun lidt over halvt saa store som dette sidste Fartøj. Dybden er angivet til 49 Fod, men dette er naturligvis kun til Hoveddækket. Over dette kommer flere andre Dæk og Overbygninger. Det øverste Dæk er saaledes 88 Fod over Kølen og 60 Fod over Vandlinjen, naar Skibet stikker 28 Fod, som det gjorde ved Afgangen fra Liverpool. Naar „Baltic“ er fuldt lastet, stikker det 33 Fod og deplacerer da 40,000 Tons Vand.

Farten er 17 Knob let lastet. Der er dog opnaaet større Fart paa Prøveturene.

Til Sammenligning hidsættes en Tabel over Verdens øvrige største Skibe:

	Længde.	Bredde.	Dybde.	Tons.
Baltic.....	725.9	75	49	24,000
Cedric.....	680.9	75.3	41.1	21,035
Celtic.....	680.9	75.3	44.1	20,904
Kaiser Wilhelm II.	678	72	44	19,360
Oceanic.....	685.7	68.3	44.5	17,294
Deutschland.....	660.9	67.3	40.3	16,502
Lucania.....	601	65.2	37.8	12,950
Campania.....	601	65.2	37.8	12,950

(Kysten).

Lørdag Eftermiddag er Fiskeskipper Niels S. Kromann, Fører af Kutteren „Ami“ af Sønderho, under Arbejdet med at sætte Garn faldet i Søen og druknet.

Afdøde, som indtil for et Par Aar siden har sejlet som Skibsfører og Styrmand, blev kun 44 Aar gl., han efterlader sig Enke og 8 Børn i knappe Kaar.

Skibsreder Carøe i Riga er, i Følge indløbet Telegram til Skibsværftet i Helsingør, d. 1. Juli afgaaet ved Døden c. 54 Aar gammel. Den Afdøde, som er født i Helsingør, har i en lang Aarrække opholdt sig i Riga, hvor han var ansat hos Firmaet Helmsing og Grimm. Carøe var Direktør for „Russische, Baltische Dampfschiff Fahrthgesellschaft“, som var en stor Kunde hos Helsingørs Skibsværft, der har bygget ikke mindre end 6 af Selskabets Skibe.

Tilvæksten i den norske Handelsflaade beløb sig i Aaret 1903 til 56 Sejlskibe med en Lastevæne af 51,671 Tons og 92 Dampskibe med en Lastevæne af 100,796 Tons. Afgangen var 148 Sejlskibe med 85,850 Tons og 37 Dampskibe med 39,535 Tons. Resultatet er altsaa, at Handelsskibenes Antal er formindsket med 37 Skibe, medens Tonnagen er vokset med 27,082 Tons. Ogsaa i Norge tager Antallet af Sejlskibe af, medens Dampskibenes Antal vokser. For Aaret 1902 beregner det norske Veritas den Bruttofragt, som norske Skibe har tjent, til 213 Mill. Kr., deraf indgaaende 111 Mill., udgaaende 102 Mill.

Skibsmaalingen i Frankrig. Paa Grund af den i England vedtagne Bestemmelse, at udenlandske Skibe skal maales efter engelsk System, naar de anløber engelske Havne, har den franske Toldbestyrelse foreslaaet Regeringen, at det engelske Maalingsystem for Skibe indføres i Frankrig. I Rederikredse er man i høj Grad utilfreds med en saadan Forholdsregel, og Centralkomiteen for de franske Redere har i den Anledning sendt Regeringen en Protest mod den foreslaaede Forandring. Denne Komite har beregnet, at Indførelsen af det engelske System vilde forhøje den franske Tonnage med 14 pCt.

Den aarlige Generalforsamling for Suez-Kanalselskabet afholdtes fornylig i Paris. Formanden stillede en Afgiftsreduktion af 50 Centimer pr. Ton i Udsigt i den nærmeste Fremtid. Af Aarsberetningen fremgik, at der de første 6 Maaneder af 1903 var en Nedgang i Trafiken af 80,000 Tons. Denne Nedgang gælder udelukkende vestgaaende Dampskibe og har sin Grund i den aftagende Udførsel af Ris, Jute etc. fra Østen. Fra Juli var der uafbrudt Opgang, og Maksimum naaedes i det sidste Kvartal af Aaret, og den anden Halvdel af dette viste en Forøgelse af 740,000 Tons sammenlignet med den tilsvarende Halvdel i Fjor. Eksporten af indisk Hvede til Evropa var da størst siden 1891 og 1892. Den forhøjede Suezkanalens Indtægter med $2\frac{1}{2}$ Mill. Frcs.

Resultatet for indeværende Aar skal være meget lovende, idet Indtægterne for Tidsrummet fra 1. Januar til 20. Maj forøgedes med 4,300,000 Frcs. Denne Forøgelse havde nok væsentlig sin Grund i den store Kulafskibning fra England til Østen og Retur med Hvede og Oljefrø.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømændene.

Moderne Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

Det har af flere Grunde været os en Glæde at læse det udførlige Indlæg, som Chefen for Opmaalingen i de danske Farvande, Hr. Kommandør R. Hammer, har skrevet i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 26 i denne Sag, som efter vor Mening kan gøre Krav paa en ikke ringe Opmærksomhed. Dels — og ikke mindst — skylder vi Hr. Kommandør Hammer Tak for den klare og objektive Maade, paa hvilken der er gjort Rede for Orlogsmarinens Undersøgelsesmetoder og Resultater, og dels fordi Hr. Kommandøren saa beredvilligt indrømmer, at Kaptajn Clausens Dybdemaaler i Principet ikke er noget fuldkomment Instrument, og at der ved dette Loddeapparat er fremkommet hidtil uforstaaelige Fejlvisninger, hvis Aarsag nu maa anses for at være paavist. At denne sidste Udtalelse er fremkommet netop fra Chefen for Opmaalingen er os saa meget mere kært, som den fuldstændige Mangel paa Forstaaelse, ja endog ret utvetydige Mistæneliggørelse af vore Forsøg og Resultater, der fra anden Side er fremkommen, ikke har forekommet os at være ganske paa sin Plads.

Kommandør Hammers Oplysninger om Rungs Batometer tillægger vi en ikke ringe Vægt, fordi de tydeligt viser, hvor langt man er kommet med dette Apparat og hvilke Mangler, der klæber ved det. De synes jo forøvrigt at bekræfte vor Formodning om, at disse Mangler er af teknisk og ikke af principiel Natur, og de vil sikkert være til megen Nytte for den indgaaende Laboratorieundersøgelse, som Batometret efter vor Mening bør gøres til Genstand for med det Formaal at faa en bestemt Afgørelse paa dette Punkt.

Hvad angaar Clausens Loddeapparat, da maa vi straks erklære os enige med Kommandøren i, at en saa stor Række praktiske Kontrollforsøg, anstillede paa den Maade, som Artiklen oplyser om, selvfølgelig maa tillægges en stor Betydning. Det kan derfor ved første Øjekast synes underligt, at disse praktiske Prøver har givet Resultater, der ikke naar saa store Tal som vore Laboratieforsøg. Denne Uoverensstemmelse er imidlertid i det væsentlige kun tilsyneladende, hvad man maaske lettest kan indse ved at undersøge et bestemt Eksempel af de af os anførte Forsøg:

Lufttemperatur	22 ^o	18 ^o
Vandtemperatur.....	18 ^o	4 ^o
Dybde efter Kvægsølvtrykmaaler.....	107,3	107,8
Dybde efter Clausens Rør	115	125

Medens den virkelige Dybde ved de to Forsøg kun har forandret sig 0,5 Favne, har altsaa Dybden efter Clausens Rør paa Grund af de forandrede Betingelser forandret sig ikke mindre end 10 Favne. Denne store Forskel fremkommer imidlertid derved, at de to forskelligartede Fejl, nemlig den, der skyldes den varierede Absorption, og den, der skyldes Temperaturdifferens mellem Luft og Vand (Sammentrækningen af den varme Luft i

Apparatet, naar dette nedsænkes i det kolde Vand), her er tagne under et, hvad der maaske kan have vanskeliggjort Oversigten over vore Resultater noget. Hvis man skiller den sidst nævnte Fejl ud, hvad der let kan gøres, idet Luftens Udvidelseskoefficient er bekendt, og man endvidere erindrer, at en Del af Absorptionen ved de færdige Apparater er bleven bortkorrigeret sammen med Rørenes eventuelle Kaliberfejl, saa finder man, at de praktiske og de teoretiske Forsøgsrækker i store Træk stemmer overens.

I Forbindelse hermed kan det dog ikke noksom betones, hvad ogsaa Kommandør Hammer med Rette gør opmærksom paa, at det er absolut nødvendigt at drage Omsorg for, at Apparatet forinden Brugen har samme Temperatur som Vandet, men denne Betingelse mindes vi ikke at have set paa de Brugsanvisninger, der ledsager Instrumentet, og ikke heller findes den i Navigationsdirektør Jensens nylig udkomne Lærebog i Navigation, der dog ret udførligt beskæftiger sig med dette Loddeapparat.

Skønt det ikke direkte berører vore Forsøg, skal vi her benytte Lejligheden til at fremkomme med en Bemærkning i Tilknytning til det af Navigationslærer Funder og nu ogsaa af Orlogsmarinen paapegede Fænomen, at den øverste af to paa samme Line anbragte Dybdemaalere under Fart stedse viste for ringe Dybde. Efter vort Skøn staaer nemlig dette Fænomen i nøje Forbindelse med, hvad der i sin Tid meddeltes af Hr. Funder angaaende dette Loddeapparats Uanvendelighed i hurtig-gaaende Skibe, og Forklaringen paa begge Dele søger vi deri, at det ikke er udelukket, at saadanne Apparater paa Grund af Søj, Skibets Fart og Bevægelser etc. i visse Øjeblikke under Ophalingen kan komme til at stige op gennem Vandet i vandret Stilling eller maaske endog med Rørenes Mundinger visende noget op efter. Naar dette indtræffer, vil nemlig den i Maalerøret sammenpressede Luft trykke en Del af det i samme Rør indeholdte Vand gennem Ombøjningen over i Stigrøret, fra hvilket det ikke mere kan vende tilbage. At Vandets Adgang til Glasrørene skulde besværliggøres, naar disse ikke staaer lodret er der i Virkeligheden intet, der taler for, men hvis virkelig Dybdemaalernes Angivelser var en Funktion af den Vinkel, som denne danner med Lodlinjen, da forekommer det os, at man med Rette af Opfinderen kunde forlange en Redegørelse for denne Afhængighed.

Endelig har Hr. Kommandør Hammer som et Slags Supplement til sin Artikel medtaget en ganske mærkelig Forsøgsrække, der er anstillet af den norske Marines Navigationsvæsen, men bemærker samtidig herom, dels at den ikke stemmer med den ved Opmaalingen indvundne Erfaring, og dels at man maa forbavses over de Resultater, den udviser.

„Nationaltidendes“ Søfartstidende for 1. Juli 1904 indeholder den samme Forsøgsrække i en lille Artikel af Hr. Kaptajn Clausen, og da Kaptajns Ord er særdeles interessante, skal vi gengive dem her:

Den norske Marines Navigationsvæsen har for kort Tid siden venligst tilstillet mig nogle „Prøver med Kontrol-Manometer sammenlignet med C. Clausens Kontrol-Dybdemaalere og med Lord Kelvins Glasrør“.

Ved disse hermed følgende Laboratorieforsøg, der senere vil blive offentliggjorte, har Kontrol-Dybdemaaleren, som det vil ses, givet særdeles nøjagtige, og med Lord Kelvins Glasrør smukt samstemmende, Visninger til Trods for store og stærkt varierende Differencer i Luftens og Vandets Temperatur.

Altsaa: Teori og Praksis forliges atter godt.

C. Clausen.

Medens saaledes Kommandør Hammer udtaler sig særdeles reserveret om disse norske Forsøg, tager Kap-

tajn Clausen uden Forbehold de elegant samstemmende Tal til Indtægt, og da det tillige fremgaar af Kaptajns Ord, at Forsøgsrækken er tilstillet ham og vel saaledes paa hans Foranstaltning er fremkommet ogsaa i „Dansk Søfartstidende“, finder vi at maatte rette de Bemærkninger, som vi ønsker at fremsætte i Anledning af denne Forsøgsrække, til Hr. Kaptajn Clausen.

Vi lovede i vort sidste Indlæg Kaptajn Clausen, at vi efter Ævne vilde bidrage til at opklare alle de Misforstaelser, der endnu maatte fremkomme, hvorfor vi ogsaa nu skal behandle Sagen fra Grunden. Selv om man ogsaa med Kaptajn Clausen ganske vilde se bort fra det Fænomen, der kaldes Luftens Absorption, saa maatte man dog alligevel regne med Luftens Udvidelse og Sammentrækning paa Grund af Temperaturforandring, men skal man opretholde denne Udvidelse og en Udvidelseskoefficient paa $\frac{1}{273}$, saa nødes man til at lade de norske Forsøg i Stikken.

Vi skal som Bevis herpaa tage det Forsøg, hvor Temperaturdifferencen er størst (23°), men Beviset gælder dem alle.

Ved V vil vi forstaa det samlede Rumfang af Stigrør og Maalerør, ved p det Tryk (100 Favne), der i Følge Forsøget virkelig eksisterer, og ved v det Rumfang, hvortil Luften sammenpresses ved Nedsænkningen under Forudsætning af, at der ikke er Forskel paa Luft- og Vandtemperatur.

Man har da i Følge Mariottes Lov:

$$V \cdot 1 = v \cdot p$$

Indfører man nu imidlertid Temperaturdifferencen paa 23° (Vand 5° , Luft 28°) og kaldes det Rumfang, hvortil Luften som Følge heraf sammentrykkes ved Nedsænkningen, for v_1 , saa har man:

$$V \cdot \frac{250}{273} \cdot 1 = v_1 \cdot p,$$

hvoraf ved Division faas: $\frac{v_1}{v} = \frac{250}{273}$, hvilket Forhold til nærmelsesvis kan sættes lig $\frac{100}{109}$. Idet Trykkene forholder

sig omvendt som de dertil svarende Rumfang, saa følger heraf, at naar man ved samme Temperatur faar rigtigt Resultat ved 100 Favne, saa maa man ved en Differens af 23° faa c. 109 Favne, saafremt man ikke med Kaptajn Clausen vil kuldkaaste Fysikens Elementer.

Vi véd lige saa lidt som Kommandør Hammer, hvorledes disse Forsøg egentlig er anstillede, og kan derfor ikke udtale os, om hvori Fejlen ligger, men at Forsøgene er ubrugelige til at afgøre noget om Absorptionen, er under alle Omstændigheder sikkert.

Naar Hr. Kaptajn Clausen derfor kommer til det Resultat, at Teori og Praksis forliges godt, saa maa dette dog kun forstaaes saaledes: At vor Teori stemmer med Kommandør Hammers Praksis og Kaptajn Clausens „Teori“ med det norske Navigationsvæsens „Praksis“.

August Krogh,
Dr. phil.

Emil Krogh,
Navigationslærer.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdagen d. 2. Juli i Nykjøbing, Mors. Der var mødt Delegerede fra samtlige Foreningens Kreds-

afdelinger, og desuden overværedes Forhandlingerne af Hr. Landstingsmand, Konsul Johnsen, Thisted, og Folkethingsmanden for Mors, Hr. Gaardejer Markvorsen, samt af de Herrer Borgmester Ferslev og Toldforvalter Neidhardt, Nykjøbing.

Generalforsamlingen aabnedes af Foreningens Formand, Konsul Rechnitzer, Aalborg, der bød Velkommen.

Paa Formandens Forslag valgtes derefter Foreningens Sagfører i Nykjøbing, Hr. Tønnesen, til Dirigent, hvorefter man gik over til Dagsordenen.

Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.

Regnskabet fremlagdes af Kassereren, Sekretær Drechsel, der henviste til den i Beretningen offentliggjorte Ekstrakt og gennemgik Hovedposterne. Med Hensyn til den pr. 31. Decbr. 1903 opførte Beholdning bemærkede Taleren, at den i Virkeligheden var rent nominal, idet Halvdelen af det Beløb, der var opført som Overskud ved Forhandling af Haandbogen i praktisk Sømandsskab, vilde være at udbetale Bogens Forfatter, saaledes at Foreningens Beholdning pr. 31. Decbr. i Virkeligheden kun blev ganske ringe.

Der gaves enstemmig Decharge.

Man gik derefter til det andet Punkt paa Dagsordenen:

Fremlæggelse af Aarsberetningen,

hvis enkelte Afsnit sættes under Forhandling.

Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Formanden, Konsul Rechnitzer: De Herrer vil erindre, at vi meget ofte har haft dette Spørgsmaal til Behandling ved vore Møder, og at der har været kæmpet en hel Del for at naa et godt Resultat. Nu er det endelig lykkedes ved en Sammenslutning af Redere her hjemme, i Tyskland og Sverrig at faa Sagen ordnet paa en tilfredsstillende Maade. Det er mig en ganske overordentlig Glæde at kunne konstatere, at der dog kan finde en Association Sted, naar der er Tale om saadanne Særinteresser som her. Jeg tror at turde sige, at det er en Lykke, at vi endelig har faaet Bugt med denne ganske urimelige Fordring, der har været stillet i Østersøhavnene, at Rederne og Skibsførerne skulde garantere for en Vægt, de ikke kendte. Der har været gjort et betydeligt Arbejde for at komme til dette virkelig smukke Resultat, og jeg tror at være i fuld Overensstemmelse med de Redere, som kender Sagens Gang, naar jeg her bringer en Tak til Hr. Mægler Nicolaisen, Aarhus, for det betydelige Arbejde og den Energi, han har lagt for Dagen for at naa det Resultat, her foreligger (Bifald). Kan vi blot vedblive paa samme Maade i alle andre Forhold, som vedrører Skibsfarten, vil vi sikkert kunne faa Glæde og Nytte af vor Virksomhed.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Jeg takker Formanden for de venlige Ord, han udtalte om mit Arbejde for Vægtgarantiens Afskaffelse, og jeg kan dertil kun føje, at vi har de allerbedste Udsigter til at kunne beholde det Gode, vi nu har vundet paa dette Omraade. Der har i Aar ikke været stillet nogen Fordring nede fra Østersøhavnene om Garanti for Vægten. Saafremt Rederne og Skibsførerne nu blot vil holde sammen, kan vi sikkert holde det gaaende, som det gaar nu.

Besejlingsforhold paa Limfjorden.

Formanden: Den første Del af det i dette Afsnit omtalte er nu i Orden, idet Marineministeriet har imødekommet Andragendet om de forskellige Afmærkninger; derimod staar Spørgsmaalet om Sejladsen gennem Jærnbanebroen ved Aalborg paa samme Punkt som for en Del Aar siden, da vi begyndte at tale om Sagen, vi er ikke komne videre. Det er mig bekendt, at der foreligger et Overslag over Omkostningerne ved Indførelsen af en anden Maade at aabne og lukke Broen paa — jeg tror, det skulde ske ved Elektricitet — men det siges, at disse Omkostninger vil andrage c. 40,000 Kr., og et saa stort Beløb haves ikke til Raadighed til Iværksættelse af denne Foranstaltning. Imidlertid er dog Administrationen ganske sikkert inde paa, at der maa gøres noget, da den nuværende Tilstand foraarsager alt for lange Ophold for Skibene, og der tillige er en Del Risiko forbunden med at ankre imellem de to Broer, idet nemlig Sejlskibene vanskeligt kan komme under Sejl igen, naar det blæser en eller anden kontrær Vind. Jeg haaber derfor, at det dog skal lykkes at naa til en Ordning, og i hvert Tilfælde synes jeg, at man maatte kunne imødekomme den lille Fordring, at Telefonen flyttes ud paa selve Jærnbanebroen. Nu er den som bekendt ved Enden af Broen, hvad der gør, at naar f. Eks. et Tog er forsinket 5 à 10 Minutter, hvilket hænder meget ofte, saa kan de Folk, der er ude paa Broen for at aabne og lukke den, ikke faa Underretning om, at der er god Tid, medens de derimod kunde være i stadig Rapport med begge Stationerne, hvis Telefonen var paa selve Broen. Jærnbanebestyrelsen har ganske vist gjort nogle Indvendinger herimod, gaaende ud paa, at det vilde medføre visse Vanskeligheder, men jeg kan dog ikke se, at det er berettiget, at man stadig stiller sig afvisende overfor de Fordringer, der stilles. Bestyrelsen skal have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold og gøre, hvad den kan for at faa en Forbedring.

Med Hensyn til de omtalte Foranstaltninger til at aabne og lukke Broen ved mekaniske Hjælpemidler skal jeg yderligere tilføje, at Sagen er strandet paa, at Repræsentantskabet for Fjerritslev—Nørresundby—Sæby—Frederikshavnbanen, hvis Tog kører over Broen frem og tilbage, paa Forespørgsel om, hvorvidt Banen vilde være villig til at betale Halvdelen af de 40,000 Kr., har svaret, at dens hele økonomiske Status er af en saadan Beskaffenhed, at man for Tiden ikke kan afse Pengene, og at man derfor beklager rent ud at maatte sige nej. Jeg kan som Medlem af Repræsentantskabet udtale, at jeg ikke kan se, at der er nogen Udsigt til, at dette Forhold i nogen væsentlig Grad vil bedre sig for denne Banes Vedkommende, saa hvis det skal være afhængigt deraf, om vi faar en Forandring, kan vi komme til at vente længe. Jeg har imidlertid den Tro, at det maa kunne gøres en hel Del billigere end 40,000 Kr., og jeg støtter min Tro derpaa, at der paa Pontonbroen ved Aalborg blev indført forbedrende Midler til at lukke Broen op og i for et rent forsvindende Beløb i Forhold til de 40,000 Kr., som kræves her. Jeg har derfor nogen Vanskelighed ved at tro, at det Overslag kan være rigtigt, men det er vel saa, at Statens Overslag i Reglen er noget rigelige, for at man kan være paa den sikre Side. Bestyrelsen skal selvfølgelig have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold, men andet og mere tør vi ikke love ved denne Lejlighed.

Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing: Idet jeg takker Formanden for det, der er gjort, vil jeg rette en Opfordring til Bestyrelsen om fremtidig at have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold. Det er jo yderst generende for Sejladsen op ad Limfjorden, og bliver det mere og mere, efterhaanden som Limfjordsbyerne tiltager i Størrelse og dermed ogsaa Trafikken paa Limfjorden. Det er vist ganske enestaaende i Verden, at en Jærnbanebro, hvorigennem der er saa megen Sejlads

som her, aabnes paa gammeldags Vis med nogle Haand-spager, som Folkene gaar og hiver rundt. Da Broen blev lagt tæt ovenfor den anden Bro, var det dog kun billigt at forlange, at der blev ydet Skibsfarten de Lem-pelser, som der kan ydes, for at Sejladsen kunde fore-gaa uhindret gennem Broerne. Naar der nu blæser en haard Storm, aabnes Jærnbanebroen slet ikke, man tør ikke risikere det. Kommunen har nu indført mekaniske Hjælpemidler til at aabne og lukke Pontonbroen, og det synes mig derfor kun et billigt Forlangende til Staten, at den, naar den sætter en Bom for alfar Vej, saa i det mindste ogsaa bør indrette det saaledes, at man ikke risikerer slet ikke at kunne komme igennem; saa snart det blot blæser en almindelig haard, stiv Kuling, lader det sig ikke gøre. Der passerer daglig over Broen 36 ordinære Tog foruden Ekstratog, og naar Broen lukkes 10 Minutter før hvert Tog, bliver der kun meget lidt Tid for Skibene til at komme igennem. Jeg kan ikke tro, at det skulde kunne koste 40,000 Kr. at faa Forholdene forbedrede i den omtalte Retning, det maa kunne gøres betydeligt billigere, men hvad enten det nu skulde koste 20,000 eller 30,000 Kr., finder jeg, at det er Statens Pligt at sørge for, at Sejladsen kan foregaa uden Hindringer.

Formanden: Bestyrelsen skal gøre, hvad den kan, for at holde Liv i Bevægelsen, og det lykkes jo ogsaa nok at faa det gennemført. Der er nogen Udsigt til, at Forholdene kan blive noget forandrede, naar Jærnbanen fra Fjerritslev til Thisted bliver færdig. Man kan gaa ud fra, at Trafiken over Broen da vil blive større, og Forholdene for Sejladsen vil da blive saa meget ringere, saafremt der ikke foretages Forandringer ved Broen.

Jeg skal ganske kort berøre et Par andre Punkter under Besejlingsforholdene paa Limfjorden, for at De kan blive bekendt med, hvad der er foretaget. Lods-tvungen over Løgstør Grunde for Skibe af 8 Fods Dybgaende er en ret betydelig Byrde, og der er noget urimeligt i, at der er bleven Tvang, thi de Skibsførere, som sejler her paa Limfjorden, er jo akkurat lige saa godt kendte med Farvandet som Lodserne. Det er muligt, at vi, naar nu Lodstaksterne kommer til at undergaa en Forandring, som vi jo haaber, saa samtidig kan faa op-hævet baade Lodstvungen over Løgstør Grunde, og Lods-tvungen gennem andre Løb her i Limfjorden.

Endelig er der Taagesignalet ved Hals. Der fore-ligger en Skrivelse fra Marineministeriet om den Sag, hvori det siges, at man ikke kan erkende, at der har været nogen Forsømmelse fra Mandskabets Side, men, siges det, „da det synes at fremgaa af en Sammen-ligning mellem Taagestationerne i Hals Fyrskib og i Læsø-Rende Fyrskib, at Taagesignalet i Hals Fyrskib, særlig i Maanederne Januar og Februar, kunde have været benyttet noget mere, vil der, saa vidt gørligt, fremtidig blive tilstræbt en noget hyppigere Anvendelse af Taagesignalet i sidst nævnte Fyrskib.“ Det er altsaa en Indrømmelse af Klagens Berettigelse, saa den Ting kommer nok i Orden.

Skibets Forpligtelse ved Losning.

Formanden: Der kom i Fjor et Par smaa, tyske Sejlskibe til Aalborg for at losse Hørfrø, og Modtageren forlangte da, at Sækkene skulde hejses op paa Kajen. Det var Lavvande, og Skibene laa et Stykke nede, saa at der var et betydeligt Stykke at hejse Sækkene op. De sagde nej, de vilde efter Søløven levere Varerne ved Skibets Side, og „Skibets Side“ er i Henhold til et Res-ponsum fra Grosserer-Societetet det samme som Skibets Ræling. Men Modtageren lod ganske rolig de to smaa Skibe ligge, og de begyndte saa en Proces ved Sørretten i Aalborg, ved hvilken der faldt en Dom, der gik ud paa, at Skipperne havde Uret og Modtageren Ret. Dom-men sagde nemlig, at Skipperne maatte være forpligtede

til med egne Grejer at levere Varerne paa Land. Jeg beder Dem lægge Mærke til Udtrykket „paa Land“. Dommen gik dernæst videre, end den egentlig skulde, idet den sagde, at det maatte ogsaa være Mening, at naar et Skib skulde lade, saa maatte Skipperen være forpligtet til at tage Varerne paa Land, hvad der er ganske urimeligt. Jeg sætter det Tilfælde, at et Skib skulde lade Kul, saa skulde Købmanden altsaa levere Varerne paa Kajen, og der skulde Skibets Mandskab tage dem. Det vilde dog være ganske urimeligt. Denne Dom er i Modstrid med alt, hvad man hidtil har kendt med Hensyn til dette Forhold, og der var derfor kun en Vej at gaa, nemlig at faa Dommen appelleret til Over-retten, hvor den nu ligger. Denne Appel skete dog ikke uden vor Medvirkning. Nu kunde man maaske sige, at det kom os ikke ved, da det var tyske Skibe, men hele Spørgsmaalet har saa stor Interesse for Sejlskibsfarten, at vi absolut maatte hjælpe de paagældende. Jeg kan ikke tro, at Overretten kan komme til samme Resultat som Aalborg Sørret, og vi venter derfor med Længsel paa at høre Resultatet fra Viborg. Skulde imidlertid Overretten komme til samme Resultat, er der vist ikke andet at gøre end at faa en Afgørelse ved Højesteret om hele dette Spørgsmaal, som der har været Strid om mange forskellige Steder. Hvis Overrettens Dom skulde gaa de tyske Skippere imod, er der et Ord, som ikke er uden Betydning, det er fob. Der sælges jo i vor Tid Masser af Varer cif., d. v. s. at der i Varens Pris er inkluderet Assurance og Fragt. I Modsætning dertil betyder jo fob., at Varen skal leveres frit om Bord paa Skib. Jeg har hørt et Forlydende om, at de jyske Kornimportører vilde være tilbøjelige til for deres Reg-ning at lade Sagen appellere til Højesteret, hvis Over-retten underkendte Sørrettens Dom, fordi de mener, at det vilde være heldigt dog en Gang at faa en Højesterets-dom i hele dette Spørgsmaal. De Herrer ved, at Søl-ovens § 136 kun siger ganske kort, at Varerne skal leveres „ved Skibets Side“. Stridsspørgsmaalet er altsaa: Hvad er „Skibets Side“. Er det Skibets Ræling, eller er det den Kaj, som er ved Skibet?

Konsulat- og Toldafgifterne.

Skoleinspektør Poulsen, Fanø: Det foreliggende Spørgsmaal er jo gammelt, det har mange Gange været til Forhandling ved vore Møder, og jeg kan sige, at der er noget trøstesløst ved dette Spørgsmaal. De af os, der har arbejdet i denne Sag, har haft et Sisufusarbejde, vi har mange Gange troet, at Stenen var oppe ved Bjærgets Top, men hver Gang gled Stenen ned igen, og det hele blev ved det gamle. Allerede i Begyndelsen af 90erne var Sagen i god Gænge. Vi havde den Gang en dygtig og energisk Talsmand for denne Sag i Landstinget, nemlig nu afdøde Grosserer Harald Hansen. Der blev ved hans Initiativ rundt omkring fra Landets Søfarts-kredse indsamlet Oplysninger, som blev forelagt for Landstingsudvalget, og Sagen gik ogsaa i Orden i Landstinget den Gang, men saa kom der ved Forliget en Overenskomst om, at Toldsagen skulde udsættes, og dermed faldt dette Spørgsmaal. Ogsaa senere har Sagen været oppe flere Gange, og den har ogsaa været fremme i de senere Rigsdagssamlinger. Som bekendt har den nuværende Finansminister forelagt et Forslag om, at Toldafgiften skulde nedsættes til det halve, og dette Forslag gik igennem i Folketinget, men blev ikke vedtaget i Landstinget. Hver Gang vi kommer sammen, uden at dette Krav er bleven opfyldt, bør vi minde de Herrer Lovgivere om, at her er et Spørgsmaal, som i mange Aar har interesseret og endnu den Dag i Dag interesserer Søfartskredse. Dersom man havde en Stati-stik over, hvad der i Aarenes Løb er bleven betalt i Toldafgifter dels af Skibsbygningsmaterialer og dels af indkøbte Skibe fra Udlandet, saa vilde d'Herrer forbavses over Summens Størrelse. Det er dog ganske uretfærdigt

at lægge en saadan Afgift paa Søfarten. Denne Næringsvej er jo en international Næringsvej, vi skal her konkurrere med Alverdens Skibe, og naar man nu i Udlandet er fri for slige Afgifter, medens vi skal betale store Beløb, saa er vi ilde stillede i Konkurrencen. Det Beløb, Skibene fordyres med ved Tolden, skal vi assurere, og det skal forrentes og amortiseres, saa det er en meget betydelig Byrde for den danske Skibsfart. Jeg vil ikke en Gang tale om, hvor uheldigt vi er stillede, dersom vi skal konkurrere med Skibe fra Lande, hvor Søfarten har Subvention. Det blev for en Del Aar siden oplyst, at af de europæiske Lande var der kun to, nemlig Rusland og Danmark, der havde denne forældede Afgift paa Skibsfarten. Det er beklageligt nok, at der ikke fra Lovgivningsmagts Side er vist mere Hensyn til en saa vigtig Næringsvej, som Skibsfarten aldeles sikkert er for vort Fædreland. Det er jo ogsaa beklageligt, at Søfarten ikke i Rigsdagen har en eneste sagkyndig Talsmand, tør jeg vel nok sige, thi hvis vi havde det, kunde det dog være, der blev taget noget mere Hensyn til os, end der hidtil er blevet. Naar man ser, hvorledes andre Næringsveje bliver hjulpede paa forskellige Maader, og hvor mange og hvor ivrige Talsmænd de har i Rigsdagen, gør det én ondt at se, at en saa vigtig Næringsvej som Søfarten ingen direkte sagkyndige Talsmænd har der. Derfor bør de Organisationer, der har med Søfarten at gøre, ikke slaa sig til Taals med Forholdene som de er, men de bør bestandig blive ved at foreholde Regeringen og Lovgivningsmagten, at det er en stor Uretfærdighed, der vises mod Søfarten, særlig under de nuværende Forhold, hvor Søfartens Indtægter formindskes hvert Aar. Konsulatafgiften er jo for en Del Aar siden bleven nedsat for Sejlskibe, men jeg mener, at den burde helt bortfalde. Man har sagt, at denne Afgift skulde ydes for at betale Hjemsendelsen af Søfolk fra strandede Skibe, men det er ubilligt at paalægge Søfarten den Byrde af denne Aarsag, thi der bliver ydet Hjælp paa saa mange andre Maader til andre Næringsveje, saa at Staten nok kunde betale Hjemrejsen for Søfolk fra strandede Skibe. Dertil kommer, at der er mange Mennesker, der ikke hører til Sømandsstanden, som har Gavn af vore Konsuler, men saa vidt mig bekendt svarer de ikke Konsulatafgifter. Jeg vil endnu en Gang slaa til Lyd for, at vi kan blive fri for den uretfærdige Afgift, der nu tynger paa Skibsbyggeriet, denne gode nationale Industri. Vi forlanger ingen særlige Fordele for Skibsbyggeriet, vi forlanger kun at blive stillede ligesom andre Næringsveje, og at der ikke lægges særlige Byrder paa os. Jeg skal ogsaa pege paa det mærkelige, at naar et Skib bygges her for udenlandsk Regning, godtgøres Tolden ved Udførslen, medens de danske Redere maa bære Afgiften. Det skulde glæde mig, om Bestyrelsen kunde medvirke til, at den Sag blev holdt frisk, og jeg vil saa haabe, at Regeringen og Lovgivningsmagten vil vise Søfarten det Hensyn at lette den for denne Byrde, som den burde være lettet for for mange Aar siden.

Formanden: Vi har i Aarsberetningen sagt, at „Bestyrelsen udtaler Haabet om, at det Tidspunkt nu omsider maa være kommet, da Lovgivningsmagten vil fritage vor Skibsfart for de uretfærdige Byrder, som de nævnte Afgifter paafører dem, og som føles særlig tungt under de overordentlige Vanskeligheder, som Skibsfarten nu igennem flere Aar har kæmpet og fremdeles kæmper imod.“ Jeg skal udtale, at Bestyrelsen nærer det faste Haab, at man nu med nogen Sikkerhed tør vente, at Konsulatafgiften vil bortfalde. Skulde det imidlertid ikke ske, skal vi ikke forsømme nogen Lejlighed til at melde os med de Krav, som Hr. Poulsen nu med Rette har peget paa.

Efter at Behandlingen af Aarsberetningen hermed var sluttet, gik man til

Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.

De fratrædende Medlemmer: Konsul Rechnitzer, Aalborg, Konsul C. P. Lund, Rønne og Skibsreder N. J. Ohlsen, Marstal, genvalgte enstemmig.

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1904.

Man genvalgte enstemmig d'Herrer Skibsreder Harbye, Fanø, og Skibsmægler Sophus Hansen, Thurø.

Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1905.

Formanden: Efter Forhandlingen i Gaar og en senere Forhandling skal jeg paa Bestyrelsens Vegne foreslaa Aarhus som næste Mødested. Aarhus maa siges paa en Maade at være Domicil for Afdelingen for de mindre Skibe, idet Forretningsføreren har Bopæl der, og naar vi saa har holdt dette Møde i Aarhus, har vi været hele Danmark rundt og kan begynde paa Fanø igen.

Kaptajn M. N. Fischer, Vejle: Jeg anbefaler dette Forslag. Vi kan ikke godt gaa uden om Aarhus, særlig nu, da der er flere mindre Skibe end større.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

Mægler Nicolaisen: Jeg skal paa Afdelingen for de mindre Skibes og paa Aarhus' Vegne takke Bestyrelsen og Foreningen, fordi De til næste Aar vil afholde Generalforsamlingen i Aarhus. Jeg vil haabe, at De maa befinde Dem godt i Aarhus og finde, at alting er, som det bør være; vi skal i alt Fald gøre, hvad vi kan, for at bringe en god Dag og et godt Møde.

(Sluttes).

Nordisk Skibsrederforening.

Af Foreningens Aarsberetning og Regnskab for 1903, der netop nu er udkommet, hidsætter vi følgende:

Den 31. December 1903 var der i Foreningen indtegnat 1,544,896 Tons mod 1,442,354 Tons 31. Decbr. 1902, saa at Fremgangen i 1902 har været 102,542 Tons. Tonnagen fordelte sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge: 939,628 mod 886,939 i Fjor.

Sverrig: 315,253 mod 296,798 i Fjor.

Danmark: 243,643 mod 222,380 i Fjor.

Andre Lande: 46,318 mod 37,327 i Fjor.

Antallet af personlige Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 178.

Foreningen har i de forløbne Aar haft en betydelig Fremgang; i Sommeren 1889 var der saaledes kun indmeldt en Tonnage af 293,076 Tons mod 1,544,896 Tons ved Slutningen af 1903. Indtil Slutningen af 1890 var der ialt kun udbetalt et Beløb af knap 2000 Kr. til juridisk Bistand, medens der alene i 1903 til samme Formaal er udbetalt over 50,000 Kr. Maksimum viser 1901 med over 65,000 Kr.

Ved Direktør Fredk. Smith Petersens Død mistede Foreningen en trofast Ven og Støtte og Bestyrelsen en dygtig og afholdt Kollega.

I Henholdt til Lovenes § 18 supplerede den norske Bestyrelse sig efter Herr Fredk. Smith Petersens Død med Konsul Halfdan Wilhelmsen, Ørsnæs pr. Tønsberg, under Forbehold af Generalforsamlingens Godkendelse af dette Valg.

Ogsaa ved Kaptejn Jallis Schanches Død har

Foreningen lidt et Tab. I hans Stad er som Sekretær ansat forhenværende Skibsfører Olaf Falsen fra Bergen.

Det femte i Rækken af de nordiske Søfartsmøder afholdtes i Følge Foreningens Initiativ i Kjøbenhavn i Dagene fra 2.—4. Juli 1903. Angaaende de mange interessante og betydningsfulde Emner, der behandlede paa dette Møde, henvises til den udgivne trykte Beretning.

Med Hensyn til de forskellige Resolutioner, ved hvilke det blev overdraget Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening at foretage det fornødne, skal anføres at Bestyrelsen snarest muligt efter Søfartsmødets Afholdelse indsendte ligegyldende motiverede Andragender til de tre nordiske Landes Regeringer angaaende Nedsættelse af en Komite til Behandling af Spørgsmaalet om en Revision af de ensartede nordiske Sølove. Dette Andragende er aftrykt i Cirkulære Nr. 104, hvortil henvises.

Paa den sidste Generalforsamling, som afholdtes i Helsingborg, afgav Formanden i Bestyrelsen Meddelelse om, at man efter oftere gentagen Anmodning fra flere Medlemmer havde besluttet sig til at anskaffe et særskilt Emblem, som kan føres af samtlige i Foreningen indmeldte Skibe. Formanden foreviste samtidig en farvelagt Tegning af det saaledes vedtagne Emblem, og senere er denne Tegning udsendt til Foreningens Medlemmer og Førerne af disses Skibe

Ligesom i tidligere Aar saaledes har ogsaa i Aar 1903 adskillige Sager været forelagt Bestyrelsen til Afgørelse ved Voldgift overensstemmende med Lovens § 14. Voldgiftskomiteén har bestaaet af Formanden, Bestyreren og indtil 3 af Bestyrelsens Medlemmer, udnævnte af Formanden. Baaede Befragtere, Redere og Assurandørerne har benyttet sig af denne Adgang til Afgørelse af Stridigheder saa vel som til Fastsættelse af Bjærgeløn. I denne Forbindelse henledes paa Opmærksomheden paa de ved Foreningens Foranstaltning oprettede faste Voldgiftsdomstole i Kjøbenhavn, Gøteborg og Kristiania til Afgørelse af Stridigheder under Maanedscerteparti. Det anbefales stadig at paase, at der indføres en Klausul i Maanedscertepartier med skandinaviske Befragtere, gaaende ud paa, at Stridigheder skal afgøres ved en af disse faste Voldgiftskomiteer.

I Aaret 1903 registreredes. Af disse blev det nødvendigt at forelægge 116 for Bestyrelsen, og af disse besluttedes 101 overtagne for Foreningens Regning til Afgørelse ved Dom eller Voldgift. Af de overtagne 101 Sager er 15 vundne, 4 tabte, 6 opgivet, 31 senere forligte, medens 45 endnu ikke er afgjort. Af de vundne Sager er 8 under Appel. Af de tabte er 1 appelleret.

Siden Foreningens Stiftelse 1889 og indtil Udgangen af Aaret 1903 har der været forelagt Foreningen 4809 Sager.

I de 5 Aar, der er hengaaet siden de ny Love traadte i Kraft, har Antallet været 3080 eller c. 616 Sager om Aaret.

De fleste af disse Sager er gennem Foreningen ordnet i Mindelighed. Hvor dette ikke lykkedes, er Sagerne forelagt Bestyrelsen til Afgørelse af, hvorvidt Proces skulde anlægges for Foreningens Regning.

I de nævnte 5 Aar er 442 Sager forelagt Bestyrelsen. Med Hensyn til disse 442 Sager har Bestyrelsen besluttet Proces anlagt for Foreningens Regning i 406 Tilfælde, medens 33 er fundet for tvivlsomme eller af for ringe almindelig Interesse til at procederes; 6 er overtaget med Forbehold med Hensyn til Omkostningerne indtil Halvdelen efter Lovens § 8. Af de 412 Sager er 181 senere forligte, 39 opgivne, dels paa Grund af Modpartens Insolvens, dels paa Grund af senere fremkomne Oplysninger, der har gjort Sagerne mere tvivlsomme og endelig til Dels paa Grund af Bevisets Stilling, 90 er vundne, medens 35 er tabt. I 71 Processer er der endnu ikke faldet Dom.

Ekstrakten af Regnskabet viser en Indtægt af 154,162 Kr. og en Udgift af 106,125 Kr.

Den 30. Juni afholdt Foreningen sin aarlige Generalforsamling i Kristiania. Før Generalforsamlingen afholdt den samlede Bestyrelse Møde under Ledelse af Formanden. Af Bestyrelsen var mødt: Fra Sverrig Skibsbygmester, Rigsdagsmand O. A. Brodin, Gefle, Skibsreder John E. Olson, Gøteborg, Grosserer Sigurd Hedberg, Malmø, og Konsul N. C. Corfitz, Helsingborg. Fra Danmark Skibsreder D. Torm, Kjøbenhavn, Skibsreder Adolf Carl, Kjøbenhavn, og Konsul L. v. d. Hude, Svendborg. Fra Norge Formanden, Konsul M. Oppen, Skibsrederne C. Zernichow, Gustav Conrad Hansen og Otto Thoresen, Kristiania, Konsul Bull Kjøsterud, Drammen, Konsul Harald Isachsen, Kristiania, Konsul Morten Kallevig, Arendal, Konsul Sigval Bergesen, Stavanger, Skibsreder O. O. Bergh, Bergen, og Konsul Halfdan Wilhelmsen, Tønsberg.

Desuden var Bestyrer J. Jantzen, Kontorchef Eckbo og Sekretær Falsen til Stede.

Bestyrelsen gav forskellige statistiske Meddelelser angaaende Foreningens Stilling for Tiden.

Skibsreder Torm refererede en Erklæring fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til det danske Justitsministerium imod Indførelse af en dansk Harter-Lov om Redernes Ansvar for Godset. Efter nogen Diskussion om dette Spørgsmaal vedtog Bestyrelsen enstemmig følgende Resolution:

„Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening slutter sig til den af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Justitsministeriet afgivne Erklæring mod Indførelse af Tvangsbestemmelser til Fastsættelse af Rederes Ansvar for Godset. Bestyrelsen mener, at der ikke foreligger tilstrækkelig Grund til her at fravigedet ellers fornemmelig ogsaa af Handelsstanden strengt hævdede Princip om fuld Kontraktfrihed og maa desuden anse det ganske upraktisk at vedtage saadanne Love alene for Skandinavien.

Ved Generalforsamlingen, der dirigeredes af Formanden, Konsul Oppen, genvælgtes samtlige fratrædende Medlemmer af Hovedbestyrelsen; for Danmarks Vedkommende d'Hrr. Peter L. Fisker og Carl H. Melchior. Endvidere stadfæstedes Valget af Konsul H. Vilhelmsen og indvalgte Hr. Camillo Eitzen. Efter at der var givet Decharge for Regnskabet diskuteredes forskellige Spørgsmaal: Om Tilgangen af Folk til Handelsmarinen, Beskæftningen af norsk Skibsrederi, en norsk Hypotekbank for Skibe, Logwood Certepartier, og Konsulernes Myndighed.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. De barometriske Depressioner er kun meget lidt udviklede i Juli, hvorfor Vejrforholdene i denne Maaned er overvejende rolige. Det høje Tryk ved Azorerne er nu stærkest fremtrædende; Barometrets uregelmæssige Svingninger er kun smaa, og de vestlige Vinde mellem 40° og 55° N. Brd. er mere stadige end i de andre Maaneder og bliver kun sjældent friske. Vest for 30° V. Lgd. har disse Vinde overvejende sydvestlig Retning, men ved det europæiske Fastlands Kyster kommer de nu hyppigere fra NV. end fra SV. Syd for 35° N. Brd. gaar de, i den østlige Del gennem Nordenvinde og i den vestlige Del gennem Søndenvinde, efterhaanden over i Passaten.

NO. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid; dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed. Ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstillegebet, som skiller den fra SV. Monsunen, der atter gaar over i SO. Passaten temmelig langt Norden for Linjen. Efter en meget stor Række Iagttagelser ligger Grænserne gennemsnitlig paa følgende Maade i Juli:

NO. Passat, Sydgrænse	}	13 ⁰ 6 N. Brd. paa 21 ⁰ 1 V. Lgd.	
		11 ⁰ 6 — - 26 ⁰ 7 —	
SV. Monsun, Nordgrænse	}	9 ⁰ 5 — - 23 ⁰ 7 —	
		10 ⁰ 0 — - 29 ⁰ 0 —	
SO. Passat, Nordgrænse	}	5 ⁰ 2 — - 19 ⁰ 7 —	
		6 ⁰ 3 — - 27 ⁰ 9 —	

Storme er sjældne i Nordatlanterhavet i Juli; Vinden naar kun i indtil 4 pCt. af Antallet en Styrke af 8 eller derover, dog maa herfra undtages nogle Egne Øst og Syd for New Foundland, ved Golfstrømmen, hvor Procentantallet for den nævnte Vindstyrke varierer mellem 7 og 11. Syd for Linjen Kap Finisterre—Azorerne—Savannah træffer man ikke Storme, kun kan Passaten en sjælden Gang naa en Vindstyrke af 8. Orkaner kan forekomme i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer og i Vestindien i Juli, men kun forholdsvis meget sjældent.

Taaagehyppigheden naar i Juli sit Maksimum. I New Foundlands Omgivelser beløber Gennemsnitsantallet af Taagetimer sig til over 300 i Løbet af Maaned. Syd for 40⁰ Brd. forekommer næsten ingen Taaage, kun ved den amerikanske Kyst indtil Kap Hatteras og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvø træffer man noget mere. Paa Damperruten fra Kanalen indtil 30⁰ V. Lgd. er Hyppigheden tiltaget en Del og paa den sydgaaende Damperrute forekommer der fra Madeiras Bredder og indtil de Kap Verdiske Øer ofte meget diset og usigtbar Luft.

Is. Normalt ligger den gennemsnitlige Drivisgrænse for Juli allerede igen noget nordligere end Junigrænsen, dog kan man alt i alt ikke kalde Juli nogen isfattig Maaned. Hvad angaar Forholdene i Aar, da er Isen ikke drevet saa langt mod Syd, som man kunde vente efter de talrige Ismeldinger, der er indløbet i Foraaret. Paa de forenede Damperruter synes Isbjærgene i det væsentlige at være forsvundne, derimod synes Forholdene i Cabot Strædet langt fra at være saa gunstige, og gennem Belle-Isle Strædet synes det endnu ikke at være muligt at komme, eftersom der overhovedet ikke foreligger nogen Meldinger derfra.

Damperruter. Paa Juli Kortet er Damperruterne igen lagt gennem de oprindeligt fastsatte Punkter, dels fordi Ismeldingerne indløber temmelig sparsomt og mest fra temmelig høje Bredder, og dels fordi det er usandsynligt, at Isen i Juli skulde komme sydligere end i Maj og Juni. Ruten for vestgaaende Dampere skærer i Overensstemmelse hermed 47⁰ V. Lgd. paa 42⁰ N. Brd.; for østgaaende 47⁰ V. Lgd. paa 41⁰ N. Brd. Paa Grund af enkelte Isbjærg, der driver langt mod Syd, er det dog stadig paa den nordlige Rute i Nærheden af 50⁰ V. Lgd. nødvendigt at holde skarpt Udkig for Is om Natten og ved usigtbart Vejr.

Middelhavet. I Juli bliver Forskellen i Vindforhold mellem den vestlige og den østlige Del endnu betydeligere end i Juni. I den vestlige Del forekommer meget vekslende Vindretninger, snart NV., snart Ø. og SØ. Vinde; endvidere er Vindstille ualmindelig hyppig. I den østlige Del derimod, hvorved her fortaas Færvandene Øst for Sicilien og Syd for Kreta, udvikler der sig i stadig højere Grad en støt NV. Brise, der hist og her andrager indtil 40 pCt. af alle Iagttagelser.

Endelig bringer Kortet en omhyggelig udført Oversigt over Strømsætninger for Juli paa Damperruten mellem den engelske Kanal og Magellan Strædet.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 46/1904, afsagt d. 10. Juni 1904. Det offentlige mod Dansk Skibs-Restaurationsforening ved dens Bestyrelse.

Det var til Retten blevet anmeldt, at nævnte Forening ved den Maade, hvorpaa den anbragte Personer om Bord i Skibene, gjorde sig skyldig i Overtrædelse af Lov af 12. April 1892 om Forhyringsagenter. Af tilvejebragte Oplysninger og foretagne Afhøringer fremgik følgende: I 1898 skete en Sæmslutning af to Skibsrestauratørforetninger, af hvilke den ene siden 1874 skal have drevet Engageringsvirksomhed indenfor sin Branche. Til denne Sæmslutning knyttedes den samtidig oprettede Dansk Skibs-Restaurationsforening, der da overtog Engageringsvirksomheden, og i hvis Loves § 1 det som et af Foreningens Formaal nævnes at holde et Engageringsbureau, hvorfra der gratis skal anvises Pladser i Restaurationsfaget om Bord. Denne Virksomhed var i de følgende Aar meget omfattende. I April 1903 fik den nævnte Forening fra Justitsministeriet paa Foranledning en Udtalelse om, at Udskrivningsvæsenet for Fremtiden vilde udstede Søfartsbog for Dreng, naar Vedkommende fremlagde Attest fra Engageringskontoret, uden at forlange skriftligt Bevis fra en autoriseret Forhyringsagent.

Det kan nu ikke faa nogen Betydning for Bedømmelsen af Engageringsvirksomhedens Berettigelse, at den skal have været udfoldet fra 1874, ej heller at Udskrivningskontoret har udstedt Søfartsbøger for Dreng, naar disse foreviste Attest fra Engageringskontoret.

I § 1 af Lov af 12. April 1892 er det udtrykkelig forbudt andre end dem, der har Bevilling som Forhyringsagenter i Kjøbenhavn at befatte sig med Tilvejebringelse af Søfolk til Skibe eller at optræde som Mellemmænd ved Afslutning af Forhyringskontrakter — fraregnet Redernes Adgang til at benytte Skibenes Befalingsmænd eller deres faste Kontorpersonale. Herefter maa den paagældende Forening ved sin Engageringsvirksomhed siges at have overtraadt Loven, medmindre de af den anviste og anbragte Personer ikke maa siges at kunne henføres under Betegnelsen „Søfolk“.

Men hertil maa de antages at kunne og skulle henregnes; ganske vist hører de paagældende i al Fald for en stor Del ikke til det egentlige Skibsmandskab, jfr. § 108 i Sølven, men dog er de ikke blot i Følge nævnte Paragraf underkastet Bestemmelserne om god Orden og Skik, men Sølvens Bestemmelser om Antagelse og Afskedigelse. Lønningsforhold og Straf maa antages i det hele at skulle komme til Anvendelse paa dem, og de maa derfor ogsaa i det her omhandlede Forhold blive at betragte som „Søfolk“.

Som Følge heraf vil Dansk Skibs Restaurationsforening ved dens Bestyrelse blive at anse efter Forhyringsagentlovens § 1, 3. Stk., jfr. § 5, med en Bøde til Bombebøssen af 100 Kr., hvorhos den vil have at udrede Sagens Omkostninger til det offentlige.

Dom i S. S. Nr. 60/1902, afsagt d. 15. Juni 1904. Kaptain Hægqvist, Fører af Barkskibet „Salo“ af Mariehamn, Aaland, og dette Skibs Rederi, Hr. Frans Jartinen, sammesteds, mod d'Herrer Hecksher & Søn som korresponderende Redere for Dampskibet „Britannia“.

Den 7. Juni 1901 laa i West Hartlepool Havn Barken Salo fortøjet imellem Bøjerne med Stævnen i Vest; Øst for den langs den østlige Kaj laa Damperen Sprite, Nord for den langs den nordlige Kaj Damperen Britannia. Salo skulde forhale til Union Dock og havde Bugserbaad, men forinden Bugserbaaden begyndte at slæbe, havde man opfordret Britannia, der var i Færd med at prøve sin Maskine, til at stanse Maskinen, hvad den ogsaa gjorde. Herefter gjorde Bugserbaaden fast i Salo med en $6\frac{1}{2}$ " Hampetrose og svajede den rundt, saa at den fik Stævnen i N. I denne Stilling blev Salo liggende lidt for at lade nogle Skibe passere, og Britannia, der nu havdes paa Salos Bagbords Side, begyndte da igen at røre sin Maskine. Det derved opstaaede Skruevand drev Salo over imod Sprite; for at holde Barken op imod Strømmen, gik Bugserbaaden fremad med fuld Kraft, men da Trossen sprang, drev Salo hurtig ned mod Sprite og stødte sammen med denne Damper. I Erstatning til Sprite maatte Salos Rederi betale £ 112.10.0 og i Besigtelsesomkostninger £ 4.4.0. Salos Rederi gjorde nu Fordring paa af Britannias Rederi at faa betalt det paagældende Beløb £ 116.14.0 + £ 13.6.0 for Skade paa Salo, i alt £ 130.0.0, medens Britannias Rederi paastod Frifindelse og ved Kontrasøgsmaal søgte Salos Rederi til Betaling af £ 5.7.0 som Udgifter ved en paabegyndt, men af Salos Rederi opgivet Sag i England.

Det maa nu antages, at Sammenstødet ikke vilde have fundet Sted, hvis Bugsertrossen havde holdt; men det findes iøvrigt godtgjort, at det var Bevægelsen af Britannias Maskine og det derved opstaaede Skruevand, der foraarsagede Uheldet. Den omtalte Bugsertrosse maa nu antages at have været for svag, hvorfor nogen Skyld falder paa Salo, der derfor findes at burde bære sin egen Skade £ 13.6.0 + £ 2.2.0 for Besigtelse. Hovedskylden findes derimod at maatte lægges paa Britannia, fra hvis Side der blev handlet uforvarligt ved i den paagældende Situation paany at sætte Maskinen i Gang til Trods for, at der blev raabt til den og givet Signal med Fløjten. Britannias Rederi findes derfor at burde betale til Salos Rederi den af dette udbetalte Erstatning med Fradrag af Retsomkostninger, der er Britannia uvedkommende, samt Udgifter til Besigtelse af Sprite £ 2.2.0. Paa den anden Side findes Britannia at have Krav paa de paastaaede Udgifter ved den af Salo paabegyndte, men atter ophævede Retsforfølgning £ 5.7.0.

Herefter skulde Britannias Rederi betale £ 95.10.0 + £ 2.2.0 ÷ £ 5.7.0. I Sagsomkostninger skulde Britannia betale Kr. 200.

Signalstationerne.

Vi har modtaget følgende:

Efter at have læst adskilligt om Signalstationerne og nu sidst Kaptajn Nielsens, S/S „Gallia“, Indlæg angaaende Hammerens Station, skal jeg tillade mig at bemærke, at jeg ogsaa en Gang for længere Tid tilbage paa Rejse fra Finland gjorde den Omvej ned til Hammerens Station og højste i fint, klart Vejr og i god Tid mit Signal, da jeg skulde have Forbindelse paa Kjøbenhavns Red om Natten. Signalet forblev imidlertid ubesvaret. Da jeg kom til Kjøbenhavns Red om Natten, var imidlertid Proviantbaadene ude, saa at der ingen Forsinkelser blev.

Kaptajn Nielsen skriver, at de nordlige Stationer straks besvarer Signaler fra Skibene; det kan jeg dog ikke være med til, idet jeg en Gang senere passerede

Skagen Vest fra, Vinden ONO., fint, klart Vejr, saa at Flagene havde en særlig god Stilling mod Stationen, men Stationen gemte sig bag Badehotellet og kom atter frem Øst for, uden at Signalet blev besvaret. Jeg lod da Dampfløjten længe og vedholdende lyde, saaledes at nogle Passagerer spøgefuldt bemærkede: „De maa da i Land mindst tro, at vi synker“, hvorpaa jeg saa en Mand komme løbende paa Klitten og besvare Signalet; Skibet rundede da Fyrskibet, og Signalet blev hejst ved Højen.

Akkurat det samme hændte mig nylig ved Hirshals, hvor Manden slet ikke var i Signalhuset, men efter at jeg længe havde fløjet, ganske roligt kom gaaende oppe fra Fyret og besvarede Signalet, efter at jeg havde passeret Fyret. Der synes saaledes at trænge til bedre Udkig ved Signalstationerne; Betydningen af at blive rapporteret behøver ikke at drøftes oftere.

M. Schultz,
Fører af S/S „Rosenborg“.

Fragtmarkedet.

Naar undtages Azoff, som vedbliver med at fragte nogenlunde livligt, gør der sig i alle andre Retninger en betydelig Flovthed gældende, og navnlig har der fra Nordamerika været gjort forbavsende lidt. Længe kan det dog efter al Sandsynlighed ikke vare, inden Befragterne af Bomuld og andre Produkter begynder at dække sig, og der noteres ogsaa allerede adskillige Fragter pr. September/Oktober, men Raterne er saa lidet fristende, at saa godt som ingen Forretninger endnu er komne i Stand. La Plata og Sortehavspladserne ligger ligeledes temmelig stille for Øjeblikket, hvilket for en væsentlig Del maa tilskrives den Omstændighed, at Korneksportørerne paa Grund af daarligere Høstudsigter forlanger højere Priser, end Køberne er villige til at betale, og forinden Sælgere og Købere nærmer sig hinanden mere, vil der næppe blive fragtet noget af Betydning. Maa saaledes de hjemgaaende Markeder karakteriseres som daarlige, saa er det mindst lige saa utilfredsstillende bevendt med Kulfragterne, baade ad Østen, Middelhavet og Østersøen til, og der er absolut ingen Fortjeneste i Dagens Fragter, men snarere Underskud. Som Eksempler paa de mildest talt elendige Kulfragter, skal vi blot nævne 4/9 à 4/10 $\frac{1}{2}$ Cardiff/Aleksandria eller Port Said, 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$ Østkysten/Kronstadt, hvortil der rask væk sluttes. Af oplivende Momenter paa Fragtmarkedet er der i Øjeblikket ingen, og hvad Udsigterne for den nærmeste Fremtid angaar, da er det umuligt at have nogen begrundet Mening om, hvad denne vil bringe, men vi gaar jo den Tid i Møde, som plejer at være Aarets bedste, og vi maa foreløbig slaa os til Taals med at haabe paa Bedring. Fragtforholdene kan gennemgaaende ikke godt blive værre, eller stort værre, end de for Tiden er, uden at det bliver fordelagtigere at lægge op, men bliver de slettere, og der fremdeles sejles, saa maa Skibsfarten nærmest betegnes som en storstilet filantropisk Foranstaltning for de stakkels Herrer Ladningsejere, og selv om det er et smukt Formaal at stille sig, saa er dette dog næppe Skibsfartens Opgave.

Det østlige Marked er omtrent uforandret. Kun Bombay og Kurrachee fragter noget af Betydning, og der er pr. Juli betalt henholdsvis 15/6 og 16/ til udsøgt Havn, men pr. August er Raten c. 6 d. lavere. Calcutta slutter kun lidt for Kul, og Rispladserne er meget stille paa Basis af 20/ O. C. For Sukker fra Java noteres 23/9 til Evropa eller U. S., og for Kul fra Moji til Hongkong er sidst betalt 1,30 Dollars, prompt.

Sortehavet viser fremdeles kun ringe Aktivitet, og

for Anlægning pr. Juli fra Odessa eller Nicolaieff til udsøgt Havn betinges næppe over 6/6. Sulina betaler omkring 7/6 N. C. for mindre Baade, men Begæret er ringe. For Oljekager fra Novorossisk betales 10/3 til Danmark én Havn, 10/6 to, 10/9 tre Havne, prompt. Donauen er vedblivende forretningsløs, men Azoff har fragtet ret livligt baade for prompt og senere. Pr. Juli sluttedes saaledes til 8/3 à 8/6 „any“, 9/6 én dansk, 10/ to danske Havne, pr. August/September til 9/6 à 10/6 „any“, 6 d. ekstra Hamburg. For Erts fra Poti akcepterede nogle Juli Dampere 9/3 til Rotterdam.

Middelhavet er lavere. Som sædvanlig sluttedes der mest Erts, og der betales herfor 6/1½ Limiona/Glasgow eller Barrow, 6/ Aguilas/Middlesbro, 5/3 Carthagen/Jarrow, 6/ Maryport, 5/9 Malaga/Rotterdam, 5/7½ Porman/Middlesbro, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 7/6 Sfax/Rotterdam, 7/9 Zwyndrecht, 9/ Stettin, 6/6 Bougie/Antwerpen, og for Esparto 12/6 Oran eller Arzew/Boness. Fra Aleksandria sluttedes til 6/9 Bomuldsfrø til to Havne U. K. pr. prompt. Bilbao betaler for Erts 4/ Newport, 4/7½ à 4/9 Rotterdam, 4/4½ Middlesbro, 4/6 Stockton, 4/10½ Glasgow.

Nordamerika har ikke meget at byde paa for prompt Lastning, og Markedet ligger flovt. Der sluttes stadig ikke stort andet end Træ, og fra Golfen til to Havne paa Englands Østkyst betales sidst 80/, medens 75/ akcepteredes til Liverpool direkte, Option 76/3 endnu en Havn paa Vestkysten. Til Buenos Ayres noteres 12 Dollars. Paa Netto Charter kan betinges 10/ U. K. eller Kontinentet, én Havn, 10/6 to Havne, pr. August, og til Aarhus betales 10/6 pr. Juli fra New Orleans. For Bomuld fra Golfen er der intet Begær endnu, men fra Savannah søges Tonnage pr. September/Oktober til 25/ à 27/6 Liverpool, Manchester eller Bremen, og for Fosfat noteres pr. August 14/ Tampa/Stettin, 13/ Rendsburg, 12/6 Ghent. 10/6 Coosaw/Belfast. Kulfragter er knappe; 7/6 betales Filadelfia/Genua eller Marseille. De kanadiske Træpladser fragter kun smaat til omtrent uforandrede Rater. Fra St. John noteres 33/9 à 35/ til Englands Vestkyst og fra Miramichi 38/9 à 40/. Timecharter Forretningen ligger overordentlig stille; der sluttes næsten intet, og Raten, som nærmest er nominal, kan ikke noteres højere end 3/ for større Baade.

La Plata Markedet er fastere, men stille. Juli Tonnage betinger de højeste Rater, nemlig 17/6 à 18/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. August/September er der ikke Udsigt til at faa over 17/ à 17/6, alt efter Størrelsen, 1/6 à 2/ mindre for Buenos Ayres Lastning. For Quebracho Træ sluttedes et Par Baade pr. August og Oktober til 22/ fra Colastine til U. K. eller Kontinentet.

Østersømarkedet frembyder ikke noget af særlig Interesse. Der effektueres kun forholdsvis faa Befragtinger, idet en stor Del Dampere sejler paa tidligere afsluttede Kontrakter. Ladninger er i Øjeblikket ikke videre rigeligt til Stede, men der er Tegn til Stede paa, at der i næste Maaned og senere vil komme flere ny til, baade Korn, Træ og Hør. Fra St. Petersborg kan Juli Tonnage placeres til 1/ à 1/1½ Hvedebasis Rotterdam, Amsterdam, Weseren eller Antwerpen og for D/B. 1/3 Boards fra Kronstadt noteres 20/ London eller Hull, 18/6 Grangemouth, 24/ Cardiff. De øvrige russiske Østersøpladser er lidt fastere end for en Uge siden, og 1 à 2 Francs eller 1 Shilling mere pr. Favn eller Standard kan nu faas. De tyske Pladser har ikke stort andet at byde paa end Sleepers til omtrent uforandrede Rater. Fra Sydfinland noteres Frcs. 28/29 D/B. B. til Antwerpen, 20/ à 21 D/B. 1/2 Boards til Hull, 25/ à 27/6 Nordfinland/Bristol Kanalen, 22/6 Kemi/Grimsby, Frcs. 30/31 Pulpwood eller Props Sydfinland/Ghent eller Terneuzen, Frcs. 32 Calais, 19/ Helsingfors/Tyne, 19/6 à 20/ Wiborg/Hull. Ertsfragterne fra Luleå er uforandrede paa Basis af 4/10½ til Tyne eller Middlesbro. Kulfragterne viser ingen Bedring i nogen Retning.

De forestaaende „holidays“ paa Firth of Forth virker forstyrrende paa Befragtningsforretningen, og de engelske Pladser er derfor overbebyrdede med Baade, som gennemgaaende faar daarlige Ekspeditioner. Fra Tynen eller Blyth sluttes der til 3/9 à 3/10½ Kronstadt, 4/ à 4/1½ Riga eller Libau, 3/7½ à 3/10½ Stockholm, 3/9 Swinemünde, 4/ à 4/3 god dansk Provinshavn, 3/7½ Hamburg, 5/1½ à 5/3 Genua eller Savona, 6/ Barcelona, 5/3 Aleksandria. Fra Cardiff er sidst betalt 4/9 Kronstadt, 4/ Hamburg, 4/3 à 4/4½ Lissabon, 4/10½ à 5/1½ Genua. 5/9 Venedig (500 Tons Losning), 4/ à 4/3 Malta, 4/10½ à 5/ Aleksandria, 8/3 Colombo, 16/ Shanghai, 6/3 Cap Verde, 7/6 à 7/7½ River Plate, 8/9 Rio Janeiro, 7/9 Dakar.

Fragtmarkedet for Sejlere er uden væsentlig Forandring.

ab Stolpmünde placeres endnu nogle Skibe med Havre til Danmark, Sydsverrig 4¾ Mark, Gøteborg 5¼ Mark.

ab Greifswald er sluttet Mel til Korsør 4 Mark, og Havre til Danmark, Sydsverrig 4½ Mark pr. Ton.

ab Barth, Sundhavn Havre 4½ Mark.

ab Stettin er det stadig flovt, Smaasejlere kan vel opnaa 3 à 3¼ Mark pr. Ton tunge Laster til Danmark, Sverrig, endvidere noteres Havre til Cardiff 1/9, Cement til Åbo 75 Pf., til Königsberg 45 à 50 Pf. pr. F.

ab Rostock, Danmark, Sundhavn 4 Mark Havre, 3 Mark Rug, fra denne Plads søges stadig flere Skibe.

ab Lübeck, Wasa 4½ Mark, Torneå 4½ à 5 Mark pr. Ton Salt, til Gøteborg Benmel i Sække 3½ Mark.

ab Sydsverrig er sluttet til Rotterdam 8 Mark pr. Ton Granit og noteres stadig til Königsberg 3½ Mark, Stettin 3¼ Mark, Hamburg 4 Mark pr. Ton Gadesten, til Danzig Raasten 3½ à 4 Mark.

ab Bornholm, Königsberg 3 à 3½ Mark, Elbing 4 à 4½ Mark pr. Ton Gadesten, til Stettin Skærver 3½ Mark, til gode danske Provinshavne 15 Øre pr. Ctnr. Sten og Ler, til Lübeck 8 à 9 Mark pr. Tusind Klinker.

ab Kjøbenhavn har det været en Smule livligere, da der fremkom nogle Laster fra et Par Sortehavs-Dampere; der blev sluttet til Masnedsund 10 Øre, til Rudkjøbing; Nykjøbing Sjælland 11 Øre pr. Ctnr. Byg, 8 Øre pr. Ctnr. Hvede til Thisted, endvidere blev sluttet til Stettin Gasrensingsmasse til Mark 2,80 pr. Ton.

ab Bottenhavet noteres 19 à 21 Mark til gode danske Provinshavne, til Lübeck, Wismar 19 Mark, til Bremen 27 Mark.

ab Skienfjord Isfragter, Boulogne 8 Frcs., Scarborough 7/6, Ymuiden 6/.

ab Porsgrund Distrikt, WestHartlepool, Grimsby Bjælker 18/, til Leithfjord, Kort- og Langprops 18/.

Fra Sø og Land.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 4de Trækning finder Sted d. 13., 14. og 15. Juli. I Henhold til Planen vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 118,000 Lodder blive fordelt et Antal af ialt 75,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig omtrent to Tredjedele af samtlige Lodder faar Gevinster i Seriens Løb. Paa en og samme Lodseddell kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, og saa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Angaaende Gevinstfordelingen til 4de Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. I Følge Planens § 6 kan Gevinsterne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Norddeutsche Lloyds Hurtigdamper Kejser Wilhelm II satte en Oceanrekord paa sin sidste Rejse. Damperen passerede Sandy Hook Fyrskib d. 17. Juni Kl. 8,12 om Morgenen, og Eddystone Fyrtaarn d. 20. Juni Kl. 1,10 om Morgenen. Rejsen varede 5 Dage 11,58 Timer, med en Gennemsnitsfart af 23,58 Knob.

Det kejserlige russiske Selskab for Redning af Skibbrudne har som Belønning for Redning af Mandskabet fra russisk Bark „Baltia“ i April f. A. tildelt Kaptajn Kolster, Fører af dansk Dpsk. „Christian IX“, samt 1. Styrmand paa samme Skib, Tiedemann, henholdsvis en Sølvmedaille med Patent og et Diplom.

Lastning og Losning paa Søn- og Helligdage i St. Petersburg er, i Følge en kejserlig Kundgørelse, nu tilladt fra Kl. 9 Formiddag til 6 Eftermiddag.

Resultatet af de Undersøgelser, der er gjort af Lloyd's Komite med Hensyn til drivende Miner i østasiatiske Farvande, er, at Faren for disse i det gule Hav og omliggende Farvande vil være reduceret til et Minimum, dersom Skibene holder sig til Vestkysten, og holder sig langt borte fra Port Arthur, specielt dersom Skibene holder godt Udkig og saa meget som muligt sejler om Dagen.

Man paastaar for Resten fra sagkyndig Side, at Meddelelserne om Earen for drivende Miner er betydelig overdrevne.

Det kanadiske Fyrvæsen vil i Sommer anbringe 10 ny undersøiske Klokkesignaler paa St. Lawrence; Lurcher Fyrskibet ved Yarmouth N. S. skal ogsaa forsynes med et lignende Apparat. For at kunne anvendes, er det naturligvis nødvendigt, at Skibe, som kommer der i Nærheden, er forsynede med et Modtagerapparat for disse Signaler. Saadan findes imidlertid i Øjeblikket kun i ganske enkelte Skibe.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i April Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 12 amerikanske, 27 britiske, 2 danske, 5 hollandske, 4 franske, 1 tysk, 2 italienske, 5 norske, 4 russiske, 2 svenske, 2 tyrkiske; ialt 66. Dampskibe: 3 amerikanske, 8 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 2 franske, 3 tyske, 1 græsk, 4 italienske, 7 japanesiske, 1 norsk, 6 russiske, 2 spanske; ialt 40. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 33, Kollision 6, Ild 1, sunket 1, forladt 2, Kondemnation 18, forsvundne 5; Dampskibene: Stranding 15, Kollision 6, sunkne 9, Kondemnation 9, forsvundet 1.

Karen, Skonnert af Assens, der, som meddelt, drev i Land ved Bregner Fiskerleje, paa Rejsen fra Odense til Nyborg, er ved egen Hjælp kommen flot og har, da den er ubeskadiget, fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Aldebaran, Skonnert af Købstadsø, der, som meddelt, paa Rejsen fra Charlestown til Bornholm med Kul, kom paa Grund ved Kænsö i den svenske Skærgaard og løb fuld af Vand, er af Svitzers bleven hævet og indbragt til Göteborg. Bjergelønnen er fastsat ved Akkord til Kr. 3,000.

Diana, Dpsk. af Odessa, er ladet med Stykgods, grundstødt udfor Rønne. Det stedlige Bjergningslav har forsøgt at trække Skibet af Grunden, men uden Resultat, hvorfor Svitzers er bleven tilkaldt.

Norge, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Danmark og Norge til New York gaaet under ved Rockall Klippen i Atlanterhavet. Skibet er løbet paa et Rev og slaaet i Stykker. Af Passagerer og Besætning (c. 800 ialt) er desværre kun c. 130 blevene reddede (efter de foreløbige Meddelelser), Kaptajnen er blandt de reddede.

Skibet, som var bygget i 1881 i Glasgow, maalte 2,121 Netto Register-Tons.

Island, Galease af Stavanger, er paa Rejsen fra Stettin

til Newport med Havre indslæbt til Helsingør med tilstoppede Pumper. Skibet har i Østersøen haft meget haardt Vejr.

Velux, Fiskekutter af Landskrona, der, som meddelt, drev i Land ved Lindholmen i Nyborg Fjord, er af Svitzers bragt flot og ind til Nyborg; Bjergeløn 1,500 Kroner.

Nestved, Skonnert af Rønne, paa Rejsen til Warnemünde med Kvæg, har maattet søge ind til Stralsund med ødelagt Forskandsning og sønderrevne Sejl.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,
den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.
1ste Klasses Skræderi og Herrekvæpning.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 5. Juli.) Alabama, Gøtsche, afg. fra Newcastle 16. Juni til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Boston 28. Juni hertil. — Algarve, Borries, afgik fra Tarragona 1. Juli til Malaga. — A. N. Hansen, Wiberg, afg. fra Cardiff 1. Juli hertil. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 2. Juli til Barcelona. — Beira, Lunge, afgik fra Dartmouth 4. Juli til Valencia. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Gibraltar 4. Juli til Alicante. — Christian IX., Kolster, afg. fra London 3. Juli hertil. — Dagmar, Larsen, ank. til Algier 4. Juli. — Esbjerg, Søeberg, ankom til Newcastle 4. Juni. — Florida, Ørum, pass. Newport News 30. Juni hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 2. Juli. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 3. Juli. — Georgios I., Sørensen, afgik fra St. Petersburg 3. Juli hertil. — Hekla, Hempel, afgik fra New York 2. Juli hertil. — Hengest, Harder, ankom til Libau 1. Juli. — Jolantha, Christiansen, afgik fra Riga 2. Juli til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. til London 4. Juli. — Louise, Wiencke, ank. til Pillau 3. Juni. — Louisiana, Andresen, afg. fra Baltimore 30. Juni hertil. — Moskjøv, Meldahl afg. fra Antwerpen 5. Juli direkte til St. Petersburg. — Nicolaï I, Lissner, afg. fra Christiania 20. Juni til Boston. — Nis hñij Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 4. Juli. — Nordjylland, Kragh, ankom til Riga 5. Juli. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 2. Juli. — Riberhus, Larsen, ank. til Trondhjem 4. Juli. — Seine, Dampt, afg. fra Havre 2. Juli hertil. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 4. Juli til New Orleans. — United States, Wulff, afg. fra New York 6. Juli hertil. — Valdemar, Johnsen, pass. Holtenau 4. Juli til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra Antwerpen 5. Juli via Kbhvn. til Windau. — Viking, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 3. Juli. — Ellen ankom til Antwerpen 4. — Klar afg. fra Antwerpen 5. Juli til Dunkerque. — Vadsee afg. fra Swansea 5. Juli hertil. — Marie afg. fra Stettin 30. Juni til Manchester. — Svenske afg. fra Norrkøping 5. Juli til Stockholm. — R. E. Berg afgik fra Danzig 4. Juli hertil. — Laura afg. herfra 5. Juli til Færøerne og Island via Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Terneuzen 5. Juli. — Frode, Tofte, afgik fra Uleåborg 4. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sunderland 2. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 5. Juli. — Erik II, Schmidt, afgik fra Kronstadt 1. Juli. — Knud II, Hansen, ankom til Blyth 5. Juli. — Danmark, Kraemer, ankom til Kjøbenhavn 2. Juli. — Ragnar, Holst, ank. til Sunderland 2. Juli. — Skjold, B. Mahncke, ank. til Ghent 28. Juni. — Magnus, A. S. Mahncke, afgik fra Burntisland 5. Juli. — Olaf, Petersen, afgik fra Porkausaari 5. Juli. — Svend II, Riber, afg. fra Archangel 26. Juni. — Harald, Hveysel, ank. Himango 29. Juni.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ankom til Holtenau 1. Juli. — Ansgar, Predbjørn, afg. fra Archangel 30. Juni, best. til Hull. — I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Kronstadt 2. Juli, best. til Gand. — Hamlet, Schjødt, ankom til Gand 3. Juli. — Helge, Olsen, ankom til Kemi 1. Juli. — Rolf, Olsen, afgik fra Kronstadt 1. Juli, bestemt til Uleåborg. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Newcastle 28. Juni.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Honfleur 30. Juni. — Vagn, Jørgensen, ank. til Trangsun 1. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Newcastle 2. Juli, bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Cardiff 2. Juli. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra London 2. Juli, ankom til Sunderland 4. Juli. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afg. fra Sunderland 1. Juli, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 1. Juli. — Russ,

Rasmussen, ankom til Rotterdam 3. Juli. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Jacobstad 27. Juli.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Blyth 2. Juli. — Kamma, Løffler, afg. fra Riga 5. Juli. — Helga, Christensen, afg. fra Skeletå 5. Juli. — Martha, Waaben-Hansen, afgik fra Cardiff 29. Juni. — Elna, Leth, ank. til Blyth 4. Juli. — Therese, Pedersen, ank. til Nordmaling 29. Juni. — Simone, Jørgensen, ankom til Libau 2. Juli. — Jeanne, Lagesen, ankom til Lovisa 5. Juli.

Helsingørreke Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra West Hartlepool 5. Juli. — Dana, Lambertsen, ankom til St. Ybes 5. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Methil 5. Juli, best. til Esbjerg. — Niobe, Mathisen, pass. Hirtshals 5. Juli, best. til Aalborg. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Himango 2. Juli, ank. til Kemi 3. Juli. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Archangel 30. Juni. — Nordseen, Gram, afgik fra Bremen 4. Juli, bestemt til Reval. — Nexos, Basse, ankom til Bordeaux 1. Juli. — Nora, Jørgensen, afg. fra Morlaix 3. Juli, best. til Blyth. — Napoli, Christensen, afgik fra Aalborg 29. Juni, ank. til Riga 3. Juli. — Neptun, Knudsen, afg. fra Glasgow 28. Juni, ank. til Göteborg 3. Juli. — Norma, K. Nielsen, ank. til Trångsund 2. Juli. — Alfa, Hansen, afgik fra Highbridge 1. Juli, ank. til Burryport 2. Juli. — Bodil, Thøgersen, ank. til Le Tréport 2. Juli.

Jylland. Ester, Sørensen, ankom til Hull 4. Juli. — Ingrid, Meinertz, ankom til Kronstadt 2. Juli.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, best. til Uleåborg. — Nordland, Petersen, ankom til Sharpness 1. Juli. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 29. Juni. — England, Andresen, ank. til Schleswig 1. Juli. — Rusland, Møller, ankom til Libau 30. Juni.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Dunkerque 21. Juni. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Korsør 4. Juli. — Mars, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 2. Juli.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, afg. fra Riga 1. Juli, best. til Terneuzen. — Russia, Jespersen, afg. fra Frederikshavn 2. Juli, best. til Riga. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Delfzyl 1. Juli.

Østseeen. Patria, Petersen, afg. fra Helsingør 3. Juli, best. til Luleå. — Gratia, Andersen, afg. fra Dordrecht 1. Juli, ank. til Antwerpen 2. Juli. — Frisia, Nielsen, afg. fra Helsingør 3. Juli, best. til Riga.

Union. Gallia, Nielsen, afg. fra Sunderland 29. Juni, ank. til Kbhvn. 2. Juli. — Britannia, Jensen, afgik fra Aalborg 29. Juni, ankom til Kjøge 30. Juni. — Caledonia, Storm Hansen, afgik fra Riga 30. Juni, best. til Amsterdam.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 30. Juni, best. til Blyth. — Carbonia, Winckler, ank. til Bordeaux 30. Juni. — Estonia, N. N. Fisker, ank. til Kemi 25. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Frederikshavn 27. Juni. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Montevideo 30. Juni, bestemt til Las Palmas for Ordre. — Frederiksborg, Hansen, passerede Skagen den 5. Juli til Chantenay. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kronstadt 2. Juli. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Nantes 3. Juli, best. til Penarth. — Kronborg, Hveissel, ankom til Liverpool 16. Juni. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 2. Juli. — Skanderborg, Jensen, pass. Rheden 4. Juli til Kronstadt. — Søborg, Fischer, afg. fra Browhead 3. Juli, best. til Manchester. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, best. til Frederikshavn. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Ayr 4. Juli. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kbhvn. 4. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Furisøgsund 1. Juli. — Klampenborg, Jensen, ank. til Spjutsund 4. Juli. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Kronstadt 2. Juli, best. til Ny Carleby. — Skodsborg, Schultz, ankom til Chantenay 3. Juli. — Tuborg, Agerlin, ankom til Methil 4. Juli. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Kronstadt 3. Juli, best. til Nicolaistad. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Helsingfors 4. Juli.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afgik fra Satana 1. Juli, bestemt til Rouen. — Kallundborg, Lund, ank. til Kbhvn. 29. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Hull 3. Juli. — Helene, Jensen, ankom til Ghent 28. Juni. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Kronstadt 5. Juli. — Agnete, Sørensen, afg. fra Lovisa 2. Juli, best. til Antwerpen. — Hermia, Petersen, ank. til Ghent 4. Juli. — Alice, Hansen, ankom til Kbhvn. 2. Juli. — Ajax, Brøsen, ank. til Kiel 2. Juli. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Kiel 2. Juli, best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, afgik fra Oran 23. Juni, best. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Shanghai 1. Juli. — Prins Valdemar, Kock, pass. Perim 21. Juni. — Siam, Jensen, afg. fra Singapore 23. Juni. — Anamba, Cortsen, afg. fra Dartmouth 30. Juni. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Habana 1. Juli, best. til St. Thomas. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Antwerpen 3. Juli, bestemt til La Pallice. — St. Thomas, Schmidt, afgik fra Habana 30. Juni, best. til Progresso. — Christianssted, Jessen, ankom til St. Thomas 4. Juli.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 28. Juni til Dunkerque. — Enigheden, Hansen, ankom 28. Juni til Cherbourg.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Repola 30. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Ghent 1. Juli. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Trångsund 3. Juli. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Repola 30. Juni. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Helsingfors 30. Juni. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Terneuzen 30. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Kronstadt 4. Juli. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Uleåborg 30. Juni. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Kronstadt 4. Juli. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Ghent 5. Juli.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Howdon 30. Juni, best. til Kronstadt. — London, Bom, afg. fra Råfsø 2. Juli, best. til Bremen. — Paris, Krogh, ankom til Velzen 4. Juli. — Bryssel, Tholander, ank. til Howdon 4. Juli.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Kronstadt 5. Juli, best. til Åbo. — Wien, Brink, afgik fra Kronstadt 4. Juli, bestemt til Uleåborg.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ankom til Kemi 4. Juli. — Clara, Jensen, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Kai, Hintze, ankom til Newcastle 29. Juni. — Svend, Kurtzhals, ankom til Libau 3. Juli. — Erik, Steen, ankom til Aarhus 3. Juli. — Axel, Damm, ankom til Methil 4. Juli. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Lovisa 5. Juli, bestemt til Cherbourg. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Newcastle 29. Juni, best. til Alicante.

Sejlskibe.

Fanø. Sønderho, Mary, Lydom, ank. 4. Juli til Halmstad fra Kolby Kaas.

Rønne. Rolt, Møller, ankom til Kjøbenhavn 26. Juni. — Herman Olsen, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 26. Juni. — Coureer, Jakobsen, ankom til Rendsborg 27. Juni. — Amalie, Nielsen, ankom til Karrebæksminde 27. Juni. — M. Christiansen, Bager, ankom til Vardø 28. Juni. — Castor, Clausen, ankom til Baltimore 30. Juni. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Colberg 30. Juni. — Cathrine, Hansen, ankom til Svendborg 26. Juni. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Karrebæksminde 2. Juli. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 2. Juli. — Herman Olsen, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 4. Juli. — Gudmund, Borbye, ankom til Aalborg 4. Juli.

Svendborg. Ane Kirstine, Frandsen, ankom til Newcastle 27. Juni. — Galathea, Bom, ankom til Pont l'Abbe 28. Juni. — Vega, Rasmussen, ankom til Concarneau 30. Juni. — Slesvig, Hansen, ankom til Scarborough 30. Juni. — Zampa, Petersen, ank. til Quimper 29. Juni. — Sophie, Jensen, ankom til Oscarshavn 30. Juni. — Fylla, Rasmussen, ankom til Abbeville 28. Juni. — Capella, Hansen, ank. til Faxe 29. Juni. — Martin, Rasmussen, ankom til Travemünde 29. Juni. — Althea, Skovgaard, ank. til Courseulles 28. Juni. — Elisabeth, Larsen, ankom til Riga 30. Juni. — Vesta, Poulsen, ank. til London 30. Juni. — Flora, Sørensen, ank. til Fowey 1. Juli. — Iris, Hansen, ank. til Kings Lynn 1. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Plymouth 2. Juli. — Hansine, Nielsen, ankom til St. Petersborg 2. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom til Boness 2. Juli. — Grethe, Hansen, ank. til Torqua 1. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til Lorient 1. Juli. — Zenita, Jensen, ankom til Archangel 2. Juli. — Magnet, Gommesen, ank. til Morriehavn 2. Juli. — Hertha, Hansen, ankom til Skien 3. Juli. — Pallesen, Jensen, ankom til Archangel 4. Juli. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Kjøbenhavns Red 4. Juli. — Rossing, Larsen, ankom til Kjøbenhavns Red 4. Juli. — Freyr, Jensen, ankom til Kjøbenhavns Red 4. Juli.

Ærø. Minde, Rasmussen, afgik 28. Juni fra Kjøbenhavn til Warberg. — Marie, Østermann, afgik 28. Juni fra Kjøbenhavn til Warberg. — Hildur, Andersen, ankom 28. Juni til Lezartrieux. — Dronning Louise, Christensen, ankom 28. Juni til Boness. — Mathilde, Hansen, ankom 29. Juni til Methil. — Ruth, Eriksen, ankom 27. Juni til Kemi. — Freden, Andersen, ankom 27. Juni til Croix de Vie. — Alfa, Rasmussen, afgik 24. Juni fra Liverpool til La Guayra. — Elise, Mortensen, ank. 27. Juni til Kjøben-

havn fra Wismar. — M. Hay, Petersen, ankom 27. Juni til West Wemyss. — Apollo, Albertzen, ankom 27. Juni til Kragerø. — Maren, Albertsen, ank. 29. Juni til Dalhousie. — Elise Marie, Olsen, ankom 29. Juni til Hamburg. — Tobias, Boye, ankom 27. Juni til Odense fra Halmstad. — Fortuna, Schmidt, ank. 27. Juni til Kjøbenhavn fra Eken-sund. — Caroline, Madsen, afgik 27. Juni fra Kjøbenhavn til Præste. — Vera, Hansen, afgik 25. Juni fra Kemi til Faro. — Harris, Thorsteinson, afgik 15. Juni fra Chaleur til St. Lawrence. — Marie, Boye, ankom 29. Juni til Leith. — Immanuel, Schmidt, ankom 30. Juni til Middlesborough. — Niels, Jensen, ankom 1. Juli til Blyth. — Hans, Bager, ankom 1. Juli til Aberdeen. — De 6 Brødre, Johansen, ankom 29. Juni til Kjøbenhavn. — Carl, Johansen, ankom 29. Juni til Kjøbenhavn. — Christine, Espensen, ank. 20. Juni til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, afgik 29. Juni fra Kjøbenhavn til Marstal. — Hekla, Jørgensen, sejlferdig 27. Juni i Gefle, bestemt til Scarborough. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 1. Juli til West Wemyss. — Herkules, Bager, ankom 1. Juli til Faaborg. — Rota, Hansen, ankom 2. Juli til Vexifjord. — Wemyss Castle passerede 1. Juli Dungeness for vestg. — Fædrenes Minde, Christensen, ankom 1. Juli til Danzig. — Nicoline, Hansen, ankom 1. Juli til Kjøbenhavn. — Thora Johanne, Christensen, ank. 1. Juli til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ank. 1. Juli til Kjøbenhavn. — Alf, Rasmussen, sejlferdig 28. Juni i Minaibridge, bestemt til Søderhamn. — Lorenz, Levinsen, ankom 2. Juli til Douglas. — En dansk Skonnert med Signalbogstaverne N M H F passerede 1. Juli Em Dover for østg. — Alf passerede 2. Juli Dunnet Head for østg. — Hansine, Christensen, ankom 2. Juli til Kjøbenhavn fra Egersund. — Forældrenes Minde, Lauritzen, ankom 1. Juli til Brevik. — Skjold, Nielsen, forv. 11. Juni afgaaet fra St. Annini (Guadeloupe) til Nantes. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 2. Juli til Archangel. — Zephyr, Hansen, ankom 3. Juli til Kouda. — Skirner, Rasmussen, ankom 1. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sundsväl til Port Louis. — Hebe, Clausen, forv. 2. Juli afgaaet fra Burnt-island til Stege. — Prøven, Schmidt, ankom 3. Juli til Archangel. — Svip, Jensen, ankom 3. Juli til Kragerø. — Valborg, Johansen, ankom 3. Juli til Svendborg. — Skandia, Hay, er 1. Juli afsejlet fra Leith til Masnedssund. — Veritas, Staugaard, ank. 2. Juli til Carquet (New-Brunsvick. — J. A. Kromann, Kristensen, var ved Sletten 2. Juli. — Caroline Kock, Hansen, forv. 30. Juni sejlkar i Sandse (Hernæsand Distrikt), best. til Faro. — Mercur, Friis, var 29. Juni sejlferdig i Husum, best. til Isigny (Frankrig.) — Eos, Christensen, var 29. Juni sejlferdig i Raumo, best. til Littlehampton (England.) — Agnes, Christensen, ankom 4. Juli til Skien. — Immanuel, Bager, ankom 4. Juli til Stugsund. — Astræa, Svane, sejlklar 13. Juni i Fort de France, bestemt til Havre. — Thyra, Rasmussen, sejlklar 30. Juni i Frederiksstad, bestemt til Reykjavik.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Hjelm Ø. Paa Hjelm-Banke er ved Opmaalingen 1904 fundet en Stenpulle med 19 Fod Vand, 1 Kml. Ø. for Hjelm Fyrtaarn, og en anden Stenpulle med 18 Fod Vand, 1 Kml. Ø. t. N. fra samme Taarn.

Jylland Ø.-Kyst. Gydehøj Ø. Paa 15 Fods Pladen Ø. for Gydehøj er ved Opmaalingen 1904 fundet en mindste Dybde af 12 Fod.

Store-Bælt. Sprogø. Den 10de Juli 1904 tændes Sprogø ny Fyr. Det er et hvidt Lynfy, der hver $\frac{1}{8}$ Minut viser afvekslende Et-Lyn og To-Lyn, Lyn c. $\frac{1}{3}$ S., Mørke c. 7 S., Lyn c. $\frac{1}{3}$ S., Mørke c. 2 S., Lyn c. $\frac{1}{3}$ S., Mørke c. 5 S. Lys-sæven: 26 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Fyrtaarnet er uforandret.

Limfjorden. Fegge-Sund. De to Ledebaaker paa N.-Pyn-ten af Fegge-Klit er flyttet, saa at Linjen Baakerne overet i S. 54° V. nu leder S. om Sæbesholm-Sand.

Paa den S.-lige Del af Fegge-Klit er anbragt to sorte Baaker med Trekant paa Toppen, der overet i S. 84° V. leder N. om Skarre-Hage. Naar Baakerne er overet, danner de to Trekanter et Timeglas.

Paa alle fire Baaker vil blive tændt Fyr.

En Halmprík er udsat i 15 Fod Vand ved NØ.-Enden af Grunden Horspanden.

En Halmprík med to Halmviske er udsat i 15 Fod Vand ved S.-Siden af Sæbesholm-Sand.

Halmprikken Horspanden S. er flyttet SØ. efter og staaer nu i 15 Fod Vand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Alte Swine. Paa Ø.-Kant af Løbet i Alte Swine, lige over for Dæmningen, som er under Bygning ved Kaiserfahrt N.-Ende, er udlagt en sort Spidstønde.

Rügen. Arkona. Sematøren paa Arkona er nedlagt.

Femarn. Marienleuchte. Sematøren ved Marienleuchte er nedlagt.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Fredrikstad. Kragerø S. Arsholmen. En 14 Fods Bo er funden i det Ø.-lige Indløb til Fredrikstad, $\frac{3}{4}$ Kbl. Ø. fra Arsholmen SØ.-Pynt.

Kristianiafjorden. Bolærnene. Grunden ud for Espelund N.-Ende strækker sig længere ud i Løbet end angivet paa Kortet. En 12 Fods Bo ligger $1\frac{1}{2}$ Kbl. fra Espelund N.-Pynt i Linjen til Gjerse Fyrlampe. N. for Langskjær ligger en 14 Fods Bo $\frac{3}{4}$ Kbl. Ø. t. S. $\frac{1}{2}$ S. fra Sørensbøe.

Vallø. Tre 16 Fods Boer er fundet ved Vallø, mellem Hesteboeu og Torgersø, midt i Narverød Fyrlampes hvide Indsejlingsvinkel. Den S.-ligste ligger c. 1 Kbl. N. 41° Ø. fra Fyrlampen paa Torgersø.

Vallø S. To 17 Fods Boer, som ligger tæt ved hinanden, er fundet mellem Tørfest og Langskjær. Den S.-lige ligger $4\frac{1}{4}$ Kbl. SØ. $\frac{3}{4}$ Ø. fra Sørensbøen, den N.-lige $\frac{1}{4}$ Kbl. NØ. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. fra den S.-lige.

Langesundsfjorden. En 14 Fods Bo er funden i Gamle Langesund, 1 Kbl. Ø. t. N. for 3 Fods Boen, som ligger lige S. for Terneskjær. Omkring Haæen V. for Mørjefjord strækker Grunden sig NV. og S. samt mod Ø., hvor Skæret ligger, længere ud end angivet i Kortet.

Svine—Langø. Lillesand. En 16 Fods Bo er funden i Sundet mellem Svine og Langø, omtrent midt i Løbet, 1 Kbl. fra Løbets V.-Ende. En $7\frac{1}{2}$ Fv. Bo ligger 1 Kbl. VNV. fra Grunden Steinen mellem Skjoldholmen og Steinen, Ø. for Justø.

Kristianssand. Vestergabet. En 27 Fods Bo er funden c. 1 Kbl. NV. t. N. fra Stagen paa Smaavardeboe.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Sellebrunnen. Fløjtetønden Sellebrunnen har nu N.-lig Topbetegnelse.

Elben. Gross Vogelsand og Scharhörn. Tønden Gross Vogelsand W. ligger nu paa $54^{\circ} 1' 25''$ N. Br. $8^{\circ} 17' 5''$ Ø. Lgd., og Tønden Scharhörn N. paa $53^{\circ} 53' 54''$ N. Br. $8^{\circ} 12' 10''$ Ø. Lgd.

Weser. Dwarsgat. Eversand. Eversand lave, hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 15 S., Lys 2 S., Mørke 1 S., Lys 2 S., Mørke 1 S., Lys 8 S., Mørke 1 S.

Norderney. Dovetief. Indløbet til Dovetief har flyttet sig 8 Kbl. Ø. hen. Baaketønden „Dove Tief“ ligger nu paa $53^{\circ} 45' 12''$ N. Br. $7^{\circ} 9' 30''$ Ø. Lgd. De øvrige Tønder er flyttet efter Færlandet.

Holland. Helder. Fra 11. til 31. Juli 1904 afholdes Skydeøvelser fra Forterne Erfrins og Kijkduin. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt Flag betyder N., sort Flag Ø., hvidt og rødt Flag S., hvidt Flag V., hvidt og sort Flag NØ., sort og hvidt Flag SV., rødt og sort Flag SØ. og sort og rødt Flag NV. Dampet ligger ude til Vejledning og Assistance for Sejlfartøjer.

Texel. Harssens. Fra den 13de Juli og følgende Dage afholdes Skydeøvelser fra Fort Harssens i indtil 5 Kml. Afstand. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt Flag betyder N., hvidt og sort Flag NØ., og sort Flag Ø.

Den 23de Juni 1904. 8 Kml. NØ. t. N. fra Fyrskibet „Haaks“. $53^{\circ} 4' 40''$ N. Br. $4^{\circ} 25' 14''$ Ø. Lgd. En Mast med Gods.

Vlissingen, Nieuwe-Sluis og Westkapelle. I Vlissingen, Nieuwe-Sluis og Westkapelle gives nu Storm-Signal, ogsaa om Natten, med en rød Lanterne.

England V.-Kyst. Morecambe Bay. Heysham. Den 1ste August 1904 afmærkes Indløbet til Heysham saaledes:

Paa NV.-Siden af Løbet:

En rød og hvid tærnet Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Et-Blink hver 10 S., Lys 3 S., Mørke 7 S., udlægges i 24 Fod Vand, i N. 12° Ø., 1, Kml. fra Wyre Fyr og i S. 86° V. fra Sunderland Point. $53^{\circ} 59'$ N. Br. $3^{\circ} 1'$ V. Lgd.

En rød og hvid lodret stribet Lystønde Nr. 2, der viser

Et-Blink hver 10 S., Lys 3 S., Mørke 7 S., i 19 Fod Vand, paa Kanten af Clark Wharf Spit. i N. 70° V., 3, Kml. fra Sunderland Point, og i S. 65° V. fra Red Nab.

En rød og hvid tærnet Lystønde Nr. 3. der viser hvidt Et-Blink hver 10 S., Lys 3 S., Mørke 7 S., i 23 Fod Vand, i N. 72° V., 10, Kbl. fra Red Nab og i S. 52° V. fra Heysham Point.

Paa SØ-Siden af Løbet:

En rød, spids Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S., i 19 Fod Vand, i N. 32° Ø., 2, Kml. fra Wyre Fyr, og i S. 88° V. fra Sunderland Point.

En rød Spidstønde Nr. 2 i 19 Fod Vand, i S. 72° V., 11 Kbl. fra Red Nab, og i N. 50° V. fra Sunderland Point.

En rød, spids Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S., i 19 Fod Vand, ved Indløbet til den gravede Rende, i N. 54° V., 7, Kbl. fra Red Nab og i S. 42° V. fra Heysham Point.

Et hvidt, fast Fyr paa Hovedet af Havnens S.-Mole. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 5 Kml.

Lidt senere tændes et andet fast Fyr, som i Forbindelse med det første skal danne en Fyrlinje.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Plymouth Sound. Eastern Channel. To Fortøj-tønder er udlagt i Eastern Channel, fra Shagstone i S. 45° Ø., 3 Kbl. De ligger 1/2 Kbl. S. 78° V. og N. 78° Ø. fra hinanden. 50° 19' N. Br. 4° 8' V. Lgd.

Lizard Lizard Lynfyr er nu forandret. Det viser hvidt Et-Lyn hver 3s., Lyn 0,13 s., Mørke 2,67 s. 49° 57' 40" N. Br. 5° 12' 6" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire Plateau de la Banche. Spidstønden ved den NV-lige Klippe paa Plateau de la Banche er ombyttet med en rød Spirtønde med Kegle, der er 20 Fod over Vandet. 47° 12' 47" N. Br. 2° 30' 15" V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Frenchman Bay. Egg Rock. Taagesignalet ved Egg Rock Fyr gives nu med en Daboll Trompet, der hver 1/2 Minut giver To-Stød, hvert af 4 S. Varighed med 2 S. Pause mellem Stødene.

Delaware Bay. Vraget af Lægteren „Puritan“, som var sunket 5 Kml. N. 71° V. fra Cape May. Fyr er borttaget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Porto Rico. V. Kyst. Paa Porto Rico V.-Kyst er der talrige Steder med 24 à 29 Fod kun 1/2 à 3/4 Kml. inden for 100 Fv. Grænsen.

100 Fv. Grænsen V. for Cape Rojo ligger langt Ø.-ligere end angivet i Kortene, nemlig kun 8 1/4 Kml. V. fra Fyr-tærnet. Landgrunden falder meget stejlt af, paa mange Steder er der ikke engang 1/4 Kml. fra 10 Fv. til 100 Fv.

Skibe, som stikker over 24 Fod, og som for N.-gaaende runder om Cape Rojo, bør holde sig uden for 100 Fv. Grænsen, indtil de har Buena Vista Top i Ø. Buena Vista Top ligger c. 4 1/2 Kml. S. 78° Ø. fra Pynt Ostiones.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Paranagua Bay. Cassual (Bixo) Point. Paa Cassual (Bixo) Point, Ilha do Mel, c. 1 Kml. N. 25° V. fra Fortet, er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 45° V. gennem N. og Ø til S. 33° Ø. Flammens Højde: 52 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Hvidt, firkantet Stentaarn. 25° 30' S. Br. 48° 20' V. Lgd.

Magellan Stræde. Fortesque Bay. Port Gallant. Baaken ved Port Gallant er atter opført. Det er en hvid Jernbaake med Ballon. 53° 42' 27" N. Br. 72° 1' 15" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien Ø.-Kyst. Bari. Paa Yderenden af den ny Mole ved Bari, til højre for Indløbet, er tændt et grønt, fast Fyr, c. 2 Kbl. S. 11° Ø. fra Fyret paa Molen og fra V.-Hjørnet af den lille Mole ved Havnekontoret i N. 75° V.

Bari hvide Fyr med hvidt og rødt Blus viser hver 40 S. rødt Blus 5 S., Mørke 5 S., hvidt, fast Lys 9 1/2 S., hvidt Blus 6 S., hvidt, fast Lys 9 1/2 S., Mørke 5 S.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Mirs Bay. Double Haven. I Mirs Bay er følgende Grunde rundet:

En Grund, der falder 7 Fod tør, 1, Kml. S. 83° V. fra

Double Island N.-Ende. 22° 31' N. Br. 114° 17' Ø. Lgd. En 1 Fv. Klippe ligger 2 Kbl. S. 33° Ø. for den.

En 2 Fods Klippe 8 Kbl. S. 42° V. fra Double Island N.-Pynt.

En 5 Fods Klippe 5 Kbl. S. 15° V. fra Double Island N.-Pynt.

En 3 3/4 Fv. Klippe 3 1/2 Kbl. S. 80° Ø. fra Peaked Head, Crooked Island og fra Crescent Island NV.-Pynt i N. 40° Ø. 22° 33' N. Br. 114° 19' Ø. Lgd.

China. Hungwa Sound. Den tyske Tender „Titania“ har med 17 Fods Dybgaende stødt paa en Grund S. for Loutz-Island 25° 5' N. Br. 119° 22' Ø. Lgd.

Yangtze—Hwang Ho Kao. Følgende Grunde mellem Ud-løbene af Floderne Yangtze og Hwang Ho Kao findes ikke: En 4 1/2 Fv. Grund. 32° 10' N. Br. 122° 39' Ø. Lgd. En 5 Fv. Grund. 32° 13' N. Br. 122° 43' Ø. Lgd. En 12 Fv. Grund. 32° 0' N. Br. 122° 43' Ø. Lgd. En 9 à 12 Fv. Grund. 32° 17' N. Br. 123° 13' Ø. Lgd. En 4 1/2 Fv. Grund. 32° 42' N. Br. 123° 3' Ø. Lgd. En 6 Fv. Grund. 32° 18' N. Br. 122° 27' Ø. Lgd. En 9 Fv. Grund. 33° 35' N. Br. 123° 10' Ø. Lgd.

Korea SV.-Kyst. Chanjiku Channel. En Grund, som falder 3 Fod tør ved Springtids Lavvande, er atter rapporteret 2 Kbl. S. for Sa Sha To. 34° 19' 25" N. Br. 126° 9' 20" Ø. Lgd.

Japan. Gulf of Tokyo. Shinagawa Bay. Haneda. Skon- nerten „Shin Un Maru“ er sunken i 7 Fv. Vand 6 Kbl. SV. for Haneda Tønde i Shinagawa Bay. Et Fartøj ligger ved Vraget 35° 29' N. Br. 139° 46' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Karantænebestemmelser. Brasilien. — I Rio de Janeiro maa Skibe nu gaa til Bolværk, naar de har underkastet sig Desinfektion. I modsat Fald maa Losning og Ladning frem- deles kun finde Sted uden for 1 1/2 Kbl. fra Land.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 7. Juli 1904. — Moderne Loddeappa- rater. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsam- ling. — Nordisk Skibsredertorening. — Vejrovsigt over Nord- atlantehavet for Juli Maaned. — Sø- og Handelsretsdomme. — Signalstationerne. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Juli 1904.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	72 ¹ / ₂	72 ³ / ₄	72 ³ / ₄
Danmark		68	68 ³ / ₄
Norden		85 ³ / ₄	86 ¹ / ₄
Kjøbenhavn		66 ¹ / ₄	67
Carl		68 ³ / ₄	70
Dannebrog		75 ¹ / ₄	77
Skjold		49 ¹ / ₂	50
Urania		16 ³ / ₄	18
Union		78	79
Dampsk. af 1896		77 ¹ / ₂	78 ³ / ₄
Østasiatiske	89	88 ³ / ₄	89
Østersøen		84	87
Nordsøen		20	25
Vesterhavet		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		90	98
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	60
Inga		—	—
Hejmdal		96	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ uopsig. Stats		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Husejer Kreditk.		83 ¹ / ₄	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Kbhvns Kreditf.		86 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..	96 ³ / ₄	96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	87	86 ³ / ₄	87 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 7 —		94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Landkreditk. 3 —		89 ³ / ₄	91 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		143	143 ³ / ₄
Privatbank	115 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	115 ¹ / ₄	115 ¹ / ₂
Landmandsbank		120 ¹ / ₂	121
Handelsbank		123 ³ / ₄	124
Grundejerbank	111 ¹ / ₄	111	111 ¹ / ₄
Burm. & Wain		97 ³ / ₄	98 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		98	99
Sukkerfabr.	143 ³ / ₄ —144	144	144 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		127 ³ / ₄	128 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 6. Juli 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.16	18.13
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Juli 1904.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	92.75
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit	87.50
5% Mexikanske 1899.	101.20
5% Rumænske Stats	99.60
4% — — 1890	89.40

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

„Østasiatisk Komp.“ 46,000, „Foren. Dampskibs.“ 18,000, „Union“ 2,000, „Danmark“ 2,000, „Skjold“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Gamla Varfvet. J. E. Hübe, Göteborg

åtager sig reparationer och omkopring af fartyg till här gällande billigaste priser.

Spiror och bjelkar på lager.

Telegramadress: „Gamla Varfvet“.

Rikstelefon 6016

Licitation.

Leveringen af 380 Kubiktavne raa Sten (til Skærver) udbydes herved i Henhold til Beskrivelse og Betingelser, som ligge til Eftersyn paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor paa Raadhuset hver Søgnedag Kl. 10—4.

Skriftlige Tilbud, mrk.: „Tilbud paa raa Sten“, modtages paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor, indtil den 15. Juli Middag Kl. 12.

Københavns Vej- og Kloakanlæg, den 30. Juni 1904.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.



PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Schömer & Jensen

TÖNNING a. Eider

Skibsværft, Maskinfabrik og Jærnstøberi.

Nybygning

og

Reparation

af alle Slags

Skibe

Isø-, Fragt-,

og

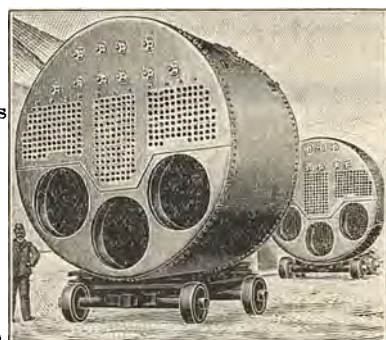
Passager-

dampere

o. s. v.

indtil 115

M. Længde



Kedel-

Smedie

med hydraulisk

Nitteindretning

for

Skibs-

og

Land-

Kedler

indtil de

største

Dimensioner.

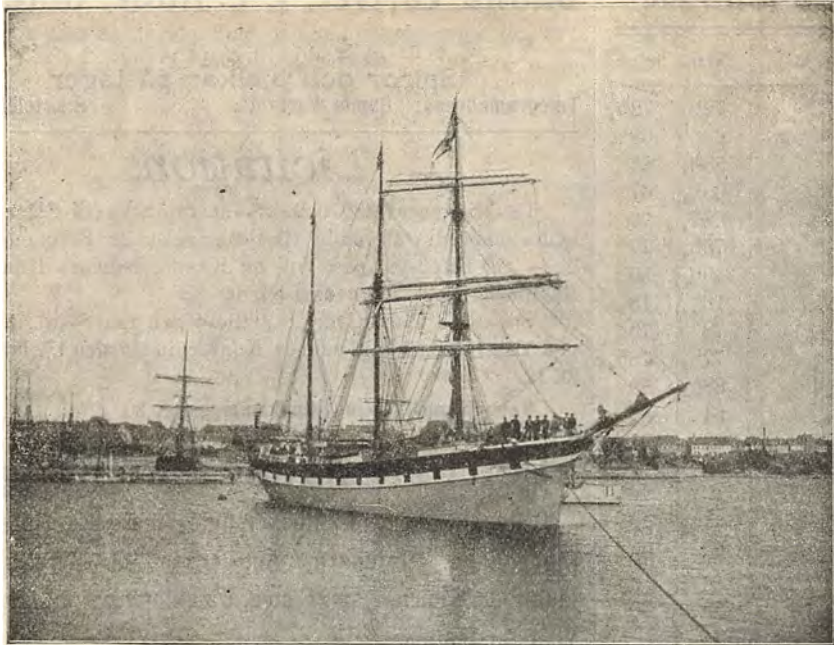
Gebroeders Van Diepen

Waterhuizen (Holland)

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staal-Lægttere.

Generalrepræsentant for Skandinavien:

AAGE BRUHN, Kjøbenhavn K.



STAAL-SEJLSKIBE

bygges til „Veritas“ højeste Klasse. Størrelse indtil 1,000 Tons d. V., maaler fordelagtigt, sejler hurtigt, solid og tidssvarende Udstyrelse, billigere end af Egetræ.
Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri, Rønne.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel
Havnegade 37, Nakskov.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Stephensen:

Sømandskab i Dampskibe

faas hos

Blankensteiners Eff.

Toldbodvej 48.

Kjøb, Salg og Nybygning



af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumpedampere, Transportpramme og Lægtartøjer, sødygtige og af enhver Størrelse, altid disponible. Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskeritøjer, Fiskekøretøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør **ANDR. VANG.** Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

35te Series

4de Trækning begynder **Onsdag** den 13de Juli 1904.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 1250 Kr.	1	Gevinst paa 2500 Kr.	1	Gevinst paa 1000 Kr.
1	» 400 —	1	» 1200 —	1	» 600 —
1	» 500 —	1	» 1000 —	1	» 500 —
2	» 300 —	2	» 600 —	2	» 300 —
10	» 250 —	10	» 500 —	10	» 250 —
70	» 100 —	70	» 200 —	70	» 100 —
105	» 50 —	105	» 100 —	105	» 50 —
140	» 25 —	140	» 50 —	140	» 25 —
135	» 12 —	135	» 15 —	135	» 12 —
2335	» 10 —	2335	» 10 —	2335	» 10 —

Paa et og samme Lod kan vindes **2** Gevinster i samme Trækning.

Ialt: 8,400 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 3 Kr. 00 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udlæveres gratis.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to Genera. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS. WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

H. HARLOFF'S

RØRFEJEAPPARATER

Enforhandler for Danmark:

H. KIRSCHNER & COHN

Toldbodvej 22.

Disse Fejeapparater overgaar

alle andre i Handelen værende

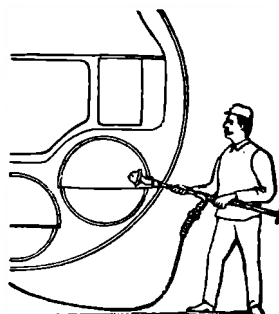
Eksempelvis kan anføres:

Forbindelsesstykket for Dampledningen er af

Metal.

Apparatet har Sikkerheds-Endestykker.

Fejehovedet er uopsideligt (og er ofte benyttet som Erstatning for Fejehovedet paa andre Apparater).



Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere findes altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udtører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** ==



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Prøv engang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*.

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira.

3 " rød Portvin,

anbefales til d'Hrr. Skibskaptjener

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 10 Kr. pr. Kasse.



Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Blankensteiners Eft.

Søkort

Toldbodvej 48.

Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler **Skræderi og
fuldstændig Herreekviperung.**

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekviperung.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.

Normal Underbeklædning,
prima Varer.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Juli 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTER, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand „NEST“ Brand
usukret. sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

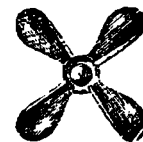
Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co.,** København

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzapfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Indsamlingen til

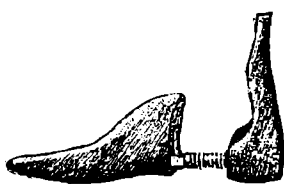
Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støvleblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

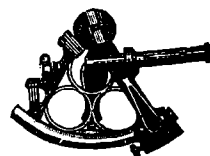
Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte,
hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Ex-
pressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og
pastrykt selve Omlagspapiret.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Køns sygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Trefles 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Prelster, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

De ny Lodstakster.

Formanden: De ny Lodstakster driller jo overordentlig meget, og vi har derfor haft en ret omfattende Korrespondance med forskellige om denne Sag, ligesom vi naturligvis ogsaa har korresponderet med Marineministeriet derom. Det sidste, der foreligger i Sagen, er en Skrivelse fra Fællesrepræsentationen til „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“, der lyder saaledes:

„Marineministeriet har under 30. f. M. meddelt Repræsentationen, at det, efter at de ny Lodstakster nu har fungeret saa længe, at man formentlig vil være i Stand til at dømme om deres Virkninger, har besluttet paa Grundlag af de indvundne Erfaringer at foretage en Revision af de omhandlede Takster. Ministeriet anmoder derfor Repræsentationen om at fremsende det Materiale, den maatte have indsamlet angaaende de ny Taksters Virkninger med Oplysning om de Anker og Klager, der maatte være fremkomne i den Anledning. Under Henvisning til ovenstaaende og til sin Skrivelse af 16. April d. A. tillader Repræsentationen sig at anmode den ærede Forening om inden 5. Juli d. A. hertil at indsende det Materiale og de Oplysninger i den omhandlede Sag, som den er i Besiddelse af, eller maatte kunne fremskaffe.“

Foreningen har i den Anledning henvendt sig til de respektive Kredsstyrelser med Anmodning om at foretage saa mange Sammenligninger som muligt, for at man kan paavise for Ministeriet, hvorledes Taksterne var tidligere, og hvorledes de er nu, og derigennem godtgøre, hvilken enorm Forhøjelse der har fundet Sted ved Indførelsen af de ny Lodstakster. En Del Materiale ligger nu for os, og hvis d'Herrer kunde give os mere, modtager vi det med Fornøjelse, for at vi kan imødekomme Ministeriets Ønske. Vi véd altsaa nu, at det er Meningen at underkaste Taksterne en Revision, og vi tør haabe, at denne Revision vil bringe en saadan Nedsættelse, at vi i det hele og store kan være tilfreds med den Afgift, der skal falde, naar der skal bruges Lods. Saa er der tillige Bestemmelsen om Bugsering. Nu er det, som bekendt saaledes, at praktisk talt skal næsten ethvert Skib, der bugseres, have Lods om Bord. Det er en ret betydelig Gæne, og man venter ogsaa med Hensyn til dette en Forandring.

Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing M.: Det vilde være heldigt, om dette Spørgsmaal kunde blive drøftet her, ogsaa fordi Ministeriet derved vilde se, at vi har vor Opmærksomhed henvendt paa det. Jeg tror nok, at vi her i Limfjorden er saa haardt ramte af de ny Lodstakster som noget Steds i Landet. Taksterne selv for de aller mindste Skibe er forhøjede med 25 til 50 pCt., og for nogles Vedkommende gaar Forhøjelsen op til 200 pCt. Saa har man paalagt Lodstvang gennem nogle gravede Render ved Bejstrup og Draget for Skibe paa over 10 Fods Dybgaaende, men der er ingen Lods dernede, og Skibene maa da tage Lods i Aalborg for at komme op gennem disse Render. Denne Lodstvang her er ganske urimelig, thi i alle vore Fjorde er der nu gravede Render, og man kunde saa lige saa godt paalægge Lodstvang overalt. Men den virkelige Grund dertil er, at de forskellige Lodserier har sagt: „Vi kan ikke leve, hvis vi ikke faar Lodstvang derigennem“. Men det er ikke rigtigt. Og hvorfor skal denne Byrde lægges paa Skibene, naar de godt kan sejle uden Lods? Lad os blive fri for alle disse Tvangsforanstaltninger. Selvfølgelig skal en Lods have sit Arbejde betalt; men det er jo ingen Hemmelighed, at Lodserne i Aalborg kommer op paa en Indtægt af 7 à 8,000 Kr. Men det Arbejde

kan godt udføres for mindre. Ganske vist maa det indrømmes, at vore smaa Lodserier ikke tjener for meget, men naar Lodserne en Gang imellem kommer ud, faar de det dog godt betalt. Jeg skal for at belyse Lodstaksternes Urimelighed nævne, at en Damper paa 400 Reg.-Tons med et Dybgaaende af 13 Fod maatte betale i Lodspenge fra Hals til Nykjøbing og tilbage igen 287 Kr. Kaptajnen paa den paagældende Damper sagde i den Anledning: „Ja, I har det billigste Brændevin, men de dyreste Lodstakster i hele Verden“. Jeg vil særlig bede Bestyrelsen arbejde hen til, at vi kan faa denne Lodstvang ophævet, eller i alt Fald anlagt en Lodsstation ved Bejstrup Løb og en ved Dragløbet, saaledes at Skibene for en moderat Betaling kan blive lodsede igennem. Jeg skal gøre opmærksom paa, at Lodskommandøren tager ikke det mindste Hensyn til os. Da der blev anket over, at de Søfarendes Krav ikke havde nogen Indflydelse, saa svarede han: „Lige saa lidt som man spørger Publikum, naar man vil forhøje Jærnanetaksterne, lige saa lidt spørger man Søfarten, naar man vil sætte ny Lodstakster“. Men jeg vil dog dertil sige, at jeg tror ikke, det gik for den danske Rigsdag, hvis den forhøjede Jærnanetaksterne med 100 pCt.; saa tror jeg nok, Publikum vilde have et lille Ord at sige med.

Havnefoged Møller, Svendborg: Jeg kan paa Fyens Kreds Vegne slutte mig til Hr. Rasmussens Udtalelser. Det var os en stor Glæde at modtage Meddelelse om, at Ministeriet agter at foretage en Revision af Lodstaksterne. Det vilde naturligvis have været en større Glæde, om der havde været Tale om en Revision af hele Lodsloven, men først og fremmest gælder det jo om at faa Lodstaksterne forandrede. Det forekommer mig besynderligt, at man forlanger Oplysninger om Lodstaksternes Virkninger i det Aar, de er gaaet, thi Marineministeriet, som ved sine Tillidsmænd har ladet Taksterne udarbejde, har jo dog maattet kende de gamle Takster for at kunne ansætte de ny, og de ny Taksters Virkning i Forhold til de gamle maa Marineministeriet kende lige saa godt som enhver Skibsfører og Forening, der befatter sig med Skibsfart. Naar f. Eks. Taksten fra Svendborg til Lunke skal forhøjes 133 pCt., saa véd Lodskommandøren, eller rettere sagt Admiral Hansen det meget vel, uden at vi behøver at oplyse Ministeriet derom. Det forekommer mig ikke, der er nogen som helst Grund til at forlange, at vi skal indsende Oplysninger om Taksternes Virkning, det maa være tilstrækkeligt, naar vi i al Almindelighed fremfører vore Klager over Forhøjelsen, thi den er saa betydelig, at man allerede ved Taksternes Fastsættelse maatte kunne se, at de vilde vække Utilfredshed. Allerede da Taksterne kom, blev det sagt, at de vilde skabe overordentlig stor Utilfredshed i Søfartskredse, og saaledes gik det da ogsaa; man har været utilfreds med og har misbilliget disse Lodstakster lige fra først af, og denne Utilfredshed og Misbilligelse eksisterer endnu; der er ikke foregaaet den ringeste Forandring i den Mening, man i Søfartskredse har om Lodstaksterne. Naar man nu fra Ministeriets Side forlanger disse Oplysninger, forekommer det mig at være en tydelig Indrømmelse af, at der ikke er taget fjærneste Hensyn til de gamle Lodstakster ved Ansættelsen af de ny, thi havde man gjort det, vilde man ogsaa have kunnet se, hvad Virkning de ny Takster vilde faa. For det enkelte Skib spiller Forhøjelsen ganske vist ikke saa stor en Rolle, men for en By, der driver Skibsfart som Hovednæring, hvor Hundreder og atter Hundreder af Skibe stadig benytter Lods, bliver det af stor Betydning. Det nytter derfor ikke at paavise en enkelt Forhøjelse af en Lodstakst, thi man vil blot sige: Ja, hvad har en Krone eller to-tre Kroner at sige for et Skib? og det kan for

saa vidt være meget rigtigt, men naar det bliver lagt sammen, bliver det en stor Sum. Jeg ser, som sagt, ikke, hvorfor Ministeriet vil have de Oplysninger, da det selv ved en Smule Hjælp kan undersøge, hvor meget det er. Derfor har Fyens Kreds ikke villet opgive nogen enkelte Takster, men fordrer en gennemgaaende Nedsættelse af alle Taksterne. Man skal arbejde hen til at faa Ministeriet eller dets Tillidsmænd til at indse, at de ikke har behandlet Sagen paa den Maade, som den burde være behandlet paa. For Svendborg Toldstedes Vedkommende er Forhøjelsen gennemsnitlig 62 pCt. Nu gad jeg dog nok vide, om Staten, hvis den skulde give sine Embedsmænd et Tillæg, saa lige straks var villig til at give dem en Indtægtsforøgelse af 50—60, ja indtil 100 pCt., det vilde Rigsdagen vist næppe finde rigtigt. Men hvor d'Herrer kan tage det fra Privatmænd for at en anden Stand kan lukrere ved det, der lader det sig gøre, og man tager ikke Hensyn til, at det trykker haardt paa de mindre, thi det er jo særlig paa de mindre Skibes Indtægter, Forhøjelsen har saa stor Indflydelse. Derfor maa vi se at indvirke, jeg vil ikke sige paa Hs. Eksellence Marineministeren, men paa hans Tillidsmænd, de to Lodskommandører, Admiral Hansen og Kommandør Sølling, til Fordel for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, saaledes at vi kan faa en Nedsættelse af de store Lodspenge i de danske Farvande. Det er ogsaa højst besynderligt at se, at samtidig med Lodspengene er ogsaa Hjemrejsepengene blevne forhøjede. Naar man i gamle Dage tog Lods fra Nyborg til Svendborg, skulde han have 5 Kr. i Hjemrejsepenge, hvad der ingenlunde kunde siges at være for meget, naar han skulde sejle en lang Nat igennem eller køre med Dili-gencen, men nu, da man for en Krone og nogle Øre kan køre fra Svendborg til Nyborg, er Hjemrejsepengene sat til 6 Kr. 50 Øre eller 7 Kr. 50 Øre. Det synes dog at tyde paa, at man ikke har tænkt rigtig over Sagen, før den blev ført ud i Livet. Der er vistnok flere, der vil erkende Rigtigheden af, hvad her er sagt, og som ogsaa vil have Fornemmelsen af, at disse Lodstakster er — jeg kunde fristes til at sige et Misfoster.

Kanalfoged Hansen, Odense: Jeg fremdrog paa Generalforsamlingen i Fjor forskellige Eksempler paa, at Lodstaksterne var ganske uforholdsmæssig høje for de forskellige Skibe, og da Hr. Admiral Hansen senere kom til Odense, maatte han ogsaa erkende, at de var for høje, og at der burde ske en Nedsættelse. Da det imidlertid trak ud, uden at der skete noget, sendte vi et Andragende over til Ministeriet om at faa Nedsættelse, og tilsidst rejste Hr. Borgmester Dithmer og jeg over og fik Audiens hos Marineministeren. Baade han og hans Departementschef stillede sig meget velvilligt til Sagen og lovede, at der skulde ske en Nedsættelse, men vi maatte ikke vente at faa saa meget straks, da man gerne vilde have dette Prøveaar. Fra 1. Januar er der saa traadt ny Lodstakster i Kraft for Odenses Vedkommende, og de indeholder ogsaa en betydelig Nedsættelse for Kanalen, ligesom de har bragt den store Lettelse, at Lodstvungen er hævet for de mindre Skibe. Derimod fik vi kun en meget ringe Nedsættelse for Odense Fjord; vi maa der have betydelig mere. Trods Nedsættelsen er Taksterne endnu 20—50 pCt. højere end de gamle. Et af de ærede Bestyrelsesmedlemmers Skibe, som jeg nævnte i Fjor, vilde, hvis det kom i Odense Fjord, endnu have 150 pCt. mere at betale end efter den gamle Takst. Det lod imidlertid saa vel paa Admiral Hansen som paa de andre til, at det var Meningen, at Taksterne skulde sættes betydeligt ned, saa jeg tror, der er god Vilje til at komme Skibsfarten i Møde, saaledes at vi kan faa Takster, der er virkelig passende.

Konsul Lund, Rønne: Jeg kan i et og alt slutte mig til de foregaaende Talere, men jeg er bange for, at

det ikke bliver saa nemt at komme bort fra de høje Lodstakster, som man tror. Den Gang Taksterne var under Udarbejdelse, tilbød Fællesrepræsentationen sin Bistand, men Ministeriet afviste den. Jeg er bange for, at det vil gaa saaledes, at vi kun faar nogle smaa Lettelser her og der, men i det store og væsentlige faar vi ikke meget. Skal det lykkes at opnaa en væsentlig Nedsættelse, maa der sættes megen Kraft ind paa det, og jeg tror da ogsaa, at Bestyrelsen vil gøre, hvad der er er muligt. Jeg finder det uheldigt, at de høje Marineofficerer skal tage Bestemmelse om disse Forhold, som de dog ikke kan have nogen rigtig Mening om. Man bør derfor arbejde hen til, at Marineofficererne i slige Spørgsmaal bliver holdt udenfor, at Fællesrepræsentationen bliver forespurgt, og at der bliver taget Hensyn til vor Mening.

Havnefoged Møller: Naar jeg har fremhævet Lodstaksternes Urimelighed, tænker jeg ikke alene paa Sejl-skibene, men ogsaa paa de store Dampere, som kommer forskellige Steder, og som let kan blive fristede til at tage 1½ d. pr. Quarter mere end til andre Steder. Naar et Dampskib paa 1,370 Brutto Tons, men som dog kun har 16 Fods Dybgaaende, skal betale ikke mindre end 875 Kr. i Lodspenge fra Aarhus til Svendborg og tilbage til Fornæs, maa det siges at være en høj Betaling. Svendborgkredsen var egentlig den, der først fandt det urimeligt, at en Lods skulde lodse det store Skib, som er vanskeligt at faa op, til samme Betaling som det mindre. Jeg har set et Tilfælde, hvor en Jagt paa 11 Fods Dybgaaende havde akkurat de samme Lodspenge at betale som en Damper paa 2,700 Tons, men fra at betale 11 Kr. 50 Øre til som nu at betale, jeg ved ikke hvor mange Hundrede Kroner, er dog et stort Spring. Jeg kunde nævne en Mængde Eksempler paa, at der ikke er taget Hensyn, hverken til den ene eller den anden Side. Forhøjelsen drejer sig jo ganske vist ikke om store Kapitaler, men det er dog urimeligt, at f. Eks. Lodstaksten for et Skib med 8 Fods Dybgaaende fra Svendborg til Thurø Rev skal forhøjes fra 3 Kr. 50 Øre til 8 Kr. 30 Øre, det er ikke mindre end 135 pCt. Jeg tror ligesom Konsul Lund, at det vil falde vanskeligt at faa dem til at slaa af paa Lodstaksterne, saa maatte der i hvert Fald vist ske et Systemskifte først. Hvad der er lagt til Grund ved Udarbejdelsen af Lodstaksterne, ved vi egentlig slet ikke, det synes at være taget efter et Skøn, det er vist beregnet efter Sømil, men det kan dog ikke være noget rigtigt Grundlag, for det ene Stykke kan være vanskeligere at befare end det andet. Der kunde ved Ansættelse af Lodstaksterne være Tale om, at der for de større Skibes Vedkommende blev lagt lidt paa Afgiften efter deres Brutto Tonnage, men det Forslag, der derom blev fremsat, blev, som man vil vide, erklæret for umuligt. Jeg mener, der maa kunne foretages en Revision af Lodstaksterne paa en anden Basis end den, hvorpaa de nugældende Takster hviler, og det vilde maaske være heldigt, om man vilde foreslaa Ministeriet eller Ministeriets Tillidsmænd ved Behandlingen af Sagen at gaa ud fra andre Synspunkter end dem, man er gaaet ud fra ved de gældende Taksters Fastsættelse, men om det kan lade sig gøre, ved jeg ikke.

Formanden: Det Princip, der ligger til Grund for de ny Takster, maa egentlig siges at være rigtigt. Der tages ikke alene Hensyn til Skibets Brutto Tonnage, men ogsaa til dets Dybgaaende, i Modsætning til tidligere, hvor man ikke tog Hensyn til Dybgaaende. Der er da heller ikke fra nogen Side rejst Indvendinger mod dette, men derimod er det med Rette fremhævet af Havnefoged Møller, at Beregningen af de ny Takster er ret vilkaarlig; der synes paa mange Steder ikke at have ligget noget rigtigt til Grund for Forhøjelsen. Vi kan jo imidlertid nu vente at faa en Revision, der bliver nogenlunde tilfredsstillende. At vi skulde komme tilbage til de

gamle Lodstakster, venter jeg ikke, men vi har dog Haab om at faa en Revision, som vil give mindre Byrde.

Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn: Hvis jeg forstod Havnefoged Møller rigtigt, sagde han, at man for Fyens Vedkommende ikke havde til Hensigt at indsende Oplysninger om, hvorledes Lodstaksterne virker. Jeg tror imidlertid, det vil være meget heldigt, at der kommer saa mange Oplysninger som muligt til Fællesrepræsentationen, som derefter vil sætte sig i Forbindelse med Ministeriet.

Havnefoged Møller: Det var ikke min Mening at ville sige, at der ikke skulde indsendes Oplysninger fra de forskellige Kredse, men Kredsstyrelsen mener kun, at Lodskommandøren og Ministeriet sidder inde med ganske de samme Oplysninger, som vi skulde indsende. De kan blot sammenligne de gamle Takster med de ny og undersøge, hvor meget der er lagt til; det behøver Skibsførerne og Rederne virkelig ikke at gøre. Vi har indsendt til Bestyrelsen for Sejlskibsrederi-Foreningen en Opgørelse over den Virkning, de ny Lodstakster har i Forhold til de gamle, og har beregnet, hvor mange Procents Forhøjelse, der er i hvert enkelt Tilfælde, saa vi har derigennem vist, at vi fuldt ud er villige til at give vort Bidrag til at oplyse Forholdet. Jeg gentager, at Ministeriet selv kan skaffe sig ganske korrekte Oplysninger gennem dets egne Bøger, og derfor har Bestyrelsen ikke villet udpege enkelte Takster, vi har kun villet udtale, at det vilde være retfærdigt, om vi fik en gennemgaaende Nedsættelse paa de Takster, her er nævnt.

Konsul Lund: Alle Søfarende er sikkert enige om, at disse Lodstakster er daarligt lavede; man hører ikke andet end Klager over dem. Kommer et Skib fra Roskilde Fjord eller Stevns, saa hører man den stadige Beklagelse: „Sikken nogen Lodstakster! Hvem har lavet dem?“ Det maa indrømmes, at der med Hensyn til de større Skibe var nogen Uretfærdighed ved de gamle Takster, men vi ønsker heller ikke at komme tilbage til dem, vi ønsker blot — og det er der Enstemmighed om over det hele — at faa en Revision af de ny Takster. Der er mange Paragrafer i Bogen med Taksterne, som bør forandres, den er paa mange Punkter saa vidtløftig, at den er meget vanskelig at forstaa.

Havnefoged Møller: Ja, de ny Lodstakster er vanskelige at forstaa. Man skal lede et Sted efter Dybgaaende, et andet efter Sommertaksterne osv.; det har en Skibsfører selvfølgelig ikke Tid til, naar han skal have Lods, og saa er det ikke til at undres over, at han bruger et meget kraftigere Sprog end vi her, naar han skal til at betale. Jeg skal fremhæve, at det ogsaa nok kunde være værd at omtale Hjemrejse- og Landsætningspengene og anmode Fællesrepræsentationen om ogsaa at tage sig deraf. Det samme gælder Bugseringsforholdene. Det vilde jo have haft en ganske anden Betydning for os at faa en fuldstændig Revision af Lodsloven, men kan man ikke faa det meget, saa tager man det lidt; kan man ikke bevæge Ministeriet til at fravige de Bestemmelser, der er givne med Hensyn til Bugsering, saa var det dog muligt, man kunde faa det til at gaa ind paa det, som vi forlangte lige straks, at naar et Skib bugseres af et Dampskib, skal Lodstaksten reduceres med 25 pCt. [Afbrydelse]. Naa, er det for lidt? Det er altsaa et Bevis paa, at jeg ikke fordrer for meget. Alle er enige om, at der burde foretages en Forandring af Bugseringsbestemmelserne paa en eller anden Maade, enten saaledes, at man gav de Skibe, der vil bugseres, Lov til at bugseres Skibene gennem Lodsfarvand uden at tvinge vedkommende Skib til at betale Lods, eller at der blev givet en Smule Nedsættelse i Lodspengene, naar Dampskib blev brugt til Bugsering. Et Skib tager jo kun Bugserdamper for at komme lidt

hurtigere af Sted, naar Vinden er imod; i Tilfælde af god Vind vil det sejle uden Bugserdamper. Der er jo ogsaa den besynderlige Bestemmelse, at naar en Damper slæber 3—4 Skibe, eller blot Pramme, og saa et af dem tager Lods om Bord, saa skal alle de andre tvinges til at betale Lodspenge, uagtet de maaske kender Farvandet lige saa godt, ja mange Gange bedre end Lodsens. Der er i det hele taget saa mange Misligheder ved Bugseringsbestemmelserne, at de trænger til at undergaa en lige saa stor Revision som Lodstaksterne.

Sekretær Drechsel: Spørgsmaalet om Lodsning under Bugsering har været Genstand for Foreningens Overvejelse lige siden disse Bestemmelser blev ført ind i Lodsloven, og vi har dog haft den Tilfredsstillelse, at Ministeriet allerede i November forrige Aar tilskrev os, at de nuværende Bestemmelser havde i Praksis vist sig ubrugelige, og at Ministeriet allerede nu var betænkt paa at tilvejebringe ny Bestemmelser; og Ministeriet nedsatte saa et Udvalg paa tre Herrer, som skulde stille Forslag til Revision af disse Bestemmelser. Af disse tre Herrer valgte Sejlskibsrederi-Foreningen den ene, nemlig Skibsfører H. C. Andersen af Aarhus. Dette Udvalg har saa udarbejdet et Forslag til helt ny Bestemmelser om Lodsning under Bugsering; da dette Forslag imidlertid endnu kun foreligger for Ministeriet, kan det ikke diskuteres her i dets Enkeltheder. Jeg skal kun sige saa meget, at da Sejlskibsrederi-Foreningens Repræsentant i Udvalget er gaaet med til det, tør man vist gaa ud fra, at det er et Forslag, der tilvejebringer bedre Forhold end de nuværende, saa jeg tror ikke, der foreløbig er Grund til at røre ved den Sag. Man maa nemlig erindre, at en almindelig Revision af Lodsloven behøver man ikke at andrage om, for det er noget, der er, jeg vil ikke sige umiddelbart, men dog temmelig nær forestaaende. Ministeriet nedsatte allerede for flere Aar siden en Kommission, der skulde udarbejde en ny Lodslov, og denne Kommission har forlængst afsluttet sit Arbejde, men Grunden til, at der endnu ikke er kommet noget Forslag frem paa Rigsdagen, er den, at man først vilde prøve de ny Lodstakster nogle Aar, forinden man gik til en almindelig Revision af Lodsloven. Nu har de ny Lodstakster været prøvede et Aar, og naar man faar tilvejebragt en Revision af dem, er der antagelig ingen Tvivl om, at man gaar til en Revision af Lodsloven.

Havnefoged Møller: Hvilke andre Herrer havde Sæde i Udvalget?

Formanden: Skibsfører Mathiesen, som døde for kort Tid siden, og Admiral Hansen.

Havnefoged Møller: Jeg er bange for, at Kaptajn Andersens Mening og Stemme er druknet i de to andre Herrer, og at han ikke har vovet at forlange et Mindretalsvotum tilført Protokollen, og selv om han er gaaet med til Indstillingen, er det ikke sikkert, at han er gaaet med til den med Glæde. [Sekretær Drechsel: Jo!]. Ja, det ved man slet ikke.

Kanalfoged Hansen: Vi har ovre i Odense haft de mest utrolige Tilfælde med Bugsering. Vi har Skibsførere, der har sejlet paa Odense i 20—30 Aar, og som er bedre kendt med Farvandet end Lodserne. De tvinges nu til at betale Lodspenge, hvis de ikke vil vente til næste Dag. Vi har haft i Hundredevis af Klager over Bugseringsbestemmelserne. Jeg maa sige, at vore Lodser ved Midskov Lodseri ganske vist er lidt gentile, idet de siger, at Skibe paa op til 100 Tons godt kan slæbe med, men Stigelodserne forlanger derimod, at de skal betale. Jeg haaber imidlertid, at vi nu skal slippe fri for disse Gener.

Sekretær Drechsel: Kaptajn Andersen har ikke

haft Anledning til at afgive noget Mindretalsvotum; der er tilvejebragt fuldkommen Enstemmighed om Bestemmelserne. Om de er gode eller ikke, kan jeg ikke have nogen Mening om.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Det Forslag, som Kaptajn Andersen er gaaet ind paa, er bleven meget indgaaende drøftet paa Afdelingen for de mindre Skibes Generalforsamling i Kolding, og man vedtog det der med alle Stemmer, og Kaptajn Andersen havde fra Generalforsamlingen Fuldmagt til at gaa ind paa det.

Havnefoged Møller: Det er jo ogsaa det, der nærmest vedrører de mindre Skibe, men hvad vi kalder de mindre Skibe, er Skibe under 60 Tons. Det gælder for Bugsering i Kjøbenhavn, hvor de slæber saa meget. I vore Farvande ser man, at de bruger Bugsering ved Krydsning, men de tager ingen Damper, det er kun Skibe paa op mod 150 Tons, der benytter Damper. Jeg har i 23 Aar set ikke saa faa Hundrede Skibe blive bugserede op gennem Svendborg Sund, men jeg har ikke set 10 af dem, man kalder mindre Skibe, blive bugserede. Naar derimod de mindre Skibe kommer til Kjøbenhavn, Odense, op ad Limfjorden, Kolding Fjord eller Fjorde, hvor de ikke saa godt kan komme, og ikke kan krydse, saa tager de en Damper, men de Hundreder af Skibe, der bruger Svendborg Sund som Gennemgang til Hertugdømmerne og de vestligere danske Byer tager ikke Damper. Udarbejdelsen af Reglerne for Bugsering burde efter min Mening tilfalde Mænd, der kender de forskellige Forhold i Smaafarvandene.

Formanden: Jeg skal gøre opmærksom paa, at vi i vor Kritik over de ny Lodstakster ogsaa har medtaget de af Hr. Møller nævnte Forhold angaaende Hjemrejsepengene og Etmaalspengene, saa det tør vel ogsaa forventes, at disse Poster vil blive noget forandrede. Jeg maa dernæst give Hr. Møller Ret, naar han sagde, at det i og for sig ikke var nødvendigt at indsende Oplysninger, da Ministeriet selv har det fyldigste Materiale, man kan forlange, idet der gennem Lodskommandøren bliver indsendt Duplikater af alle Lodsregninger, paa Grundlag af hvilke der kan bygges en Statistik over, hvad Skibene tidligere har betalt, og hvad de nu maa betale. Enhver Lodsregning bliver indsendt til Chefen for det vedkommende Distrikt og bliver der underkastet en Revision, gaaende ud paa, om Regningen er rigtig eller urigtig. Det er hændet mig i min Virksomhed, at jeg har faaet Regninger tilbage, fordi Beregningen har været fejl. Gennem dette Materiale vil Ministeriet kunne faa et udmærket Overblik over Virkningen af de ny Lodstakster.

Kaptajn Christiansen, Aalborg: Lodstaksterne trykker særlig de smaa Skibe stærkt paa Grund af Hjemrejsepengene, der er lige saa store for de smaa Skibe som for de store, og mange Gange betales der lige saa meget i Hjemrejsepenge som i Lodspenge. Enkelte Steder, hvor vi alle skal bruge Lods, som i Limfjorden og Isefjorden er de temmelig uforskammede.

Havnefoged Møller: Jeg kan anføre, at hvor Lods pengene kan være 10 Kr., kan man komme til at betale 7 Kr. i Hjemrejse- og Landsætningspenge.

Skibsreder N. J. Ohlsen, Marstal: Det er meget rigtigt, som Hr. Møller udtalte, at det er urimeligt, at et Skib skal betale lige saa høje Lods penge, naar det bugseres hurtigt igennem Farvandet. Maaske kunde det indrettes som i engelske Havne, hvor der gøres et Fradrag for det Stykke, et Skib er bleven bugseret.

Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen: Vil det ikke være heldigt og gavnligt for vor Skibsfart, om Lodsvæsenet for flere af vore Havnes Vedkommende blev en kommunal Institution, og hvad kan der gøres i den Retning?

Kanalfoged Hansen, Odense: Grunden til, at vi er fremkomne med denne Skrivelse, er, at saaledes som vort Lodsvæsen nu er ordnet, hvor det styres inde fra en Centraladministration, kan der ikke tages Hensyn til alle de lokale Forhold; det, der passer for et Farvand, passer ikke for det andet, hvorved der let vil ske Uretfærdigheder. Det vilde være heldigere, om Lodsvæsenet kunde gaa over til at blive kommunalt, naar vedkommende Kommuner ønskede det, saa kunde der tages Hensyn til alle de Krav, der stilles fra Skibsfartens Side, og disse mange Klager over Lodstaksterne og Bestemmelserne om Bugsering vilde bortfalde, thi saa kunde Havneraadene ordne det saaledes, som de syntes, det var bedst for Skibsfarten. Jeg synes derfor, det vilde være i alles Interesse, om Byerne overtog Lodsvæsenet, og jeg kan ikke tænke mig, at Regeringen skulde have noget imod det, da der jo maa tilskydes Penge til Lodsvæsenet. Kommunerne vilde faa Selvstyre paa dette Omraade, og Lodserne vilde blive stilledes som andre Embeds- og Bestillingsmænd i Byerne. Jeg vidste ikke, at der her i Danmark var andre Byer end Aarhus, hvor Lodsvæsenet var kommunalt; nu hører jeg, at det ogsaa er kommunalt paa Bornholm. Jeg tror, som sagt, det vilde være gavnligt for vor Skibsfart, hvis de Byer, som ønskede det, kunde faa Lov til at styre Lodsvæsenet selv.

Kaptajn Jacob Holm: Jeg tror i Modsætning til den ærede Taler, at Regeringen vilde have meget imod, at Lodsvæsenet gik over til at blive kommunalt, i alle Tilfælde Marineministeriet. Jeg tror ikke, Ministeriet vil gaa ind derpaa.

Konsul Lund, Rønne: Jeg er af samme Mening som Hr. Hansen, at det vilde være heldigt for en stor Del af Danmarks Byer, hvis Lodsvæsenet kunde blive kommunalt, men det kan selvfølgelig være vanskeligt mange Steder, f. Eks. her oppe i Limfjorden, hvor der er saa mange Distrikter; dog tror jeg nok, det kan ordnes. Ovre hos os staar Lodsvæsenet under Kommunen, Havnekassen betaler Lods, og de indkomne Penge gaar ind i Havnekassen. Saaledes er det gaaet i mange Aar, og man er meget tilfreds med det, Skibene kan tage Lods eller lade være, og Lodspengene er saa moderate, at jeg tror, at ingen kan beklage sig derover. Jeg tror lige som Hr. Holm, at det vil falde vanskeligt at faa Ministeriet til at gaa ind paa det, men jeg mener alligevel, at der fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Side bør stilles Forslag til Regeringen om at tage under nøje Overvejelse, om der ikke kan indføres kommunalt Lodsvæsen, eller i al Fald, om det ikke kan ordnes saaledes, at de Byer, der ansøger om det, kan faa det.

Kanalfoged Hansen: Jeg haaber ikke, at Sagen skulde strande paa Modstand fra Ministeriets eller dets Embedsmænds Side, jeg kan ikke tro andet, end at Rigsdagen vilde støtte os, naar den saa, at det var et berettiget Krav.

Formanden: Bestyrelsen er villig til at lade Spørgsmaalet gaa videre til Fællesrepræsentationen, og vi kunde jo anbefale, at man i alle Tilfælde førte Forhandling med de Paagældende om Lodsvæsenet og Lodstaksterne, men jeg tror, det vil have sine Vanskeligheder at faa Lodsvæsenet gjort kommunalt overalt, thi Forholdene er jo forskellige. I Aarhus er Lodsvæsenet som bekendt en kommunal Institution, og der kan det godt lade sig gøre paa Grund af Forholdene ved Indsejlingen, men det er ganske anderledes f. Eks. ved Aalborg; der

tror jeg, det vilde blive meget vanskeligt at faa Lods-væsenet gjort kommunalt.

Kaptajn Fischer, Vejle: Jeg vil støtte Forslaget. Vi har i Vejle ingen Fjordlods, vi har kun Lods ind ad Renden, og det er umuligt at faa en Fjordlods. Da denne Forening blev oprettet, og jeg kom med ind i Bestyrelsen for Østjylland, var noget af det første, jeg ønskede at faa gennemført, at opfylde det Ønske, som næredes af alle vore Købmænd, nemlig at faa oprettet en Lodsstation for Fjorden paa Grund af den store Risiko, der er for Assurandørerne, og de Tab, som Købmændene udsættes for, og jeg gik derfor rundt med et Andragende til alle Importørerne, som gerne vilde være med til det. Jeg sendte derefter Andragendet videre til Marineministeriet, og det gik saa til Lodskommandøren, men Svaret lød paa, at Vejle kunde ingen Lodsstation faa ude i Mundingen af Fjorden, Skibene kunde tage Lods fra Fornæs. Det kunde meget godt lade sig gøre, at Lods-væsenet blev kommunalt i Vejle. Jeg foreslaar, at der vedtages en Resolution, hvori vi andrager om, at enhver By, der ønsker det, kan faa kommunalt Lodseri.

Havnefoged Møller: Jeg ønsker ogsaa at støtte det foreliggende Forslag. Selvfølgelig kan det, som allerede bemærket, have sine Vanskeligheder nogle Steder, saaledes f. Eks. ved Svendborg, hvor hele vort Lods-væsen er baseret paa Gennemgang gennem Sundet. Der er intet Sted, hvor det bedre kunde lade sig gøre at gøre Lods-væsenet kommunalt end op ad Odense Kanal. Overalt hvor Grænserne for det uddybede Løb paa begge Sider tilhører Kommunen, kan der ikke være noget i Vejen for at gøre Lods-væsenet kommunalt, men f. Eks. i Odense Fjord kan man ikke gøre det.

Kanalvoged Hansen: Deri er jeg uenig med Hr. Møller, det er selvfølgelig Meningen, at vi vil have det for hele Odense Fjord, vi har jo uddybet hele Gabet ud. Hvis vi ikke kan faa det for Fjorden ogsaa, vil det ikke gavne noget. For Kanalen alene bryder vi os ikke om det, thi saa kunde de jo sætte saa høje Lods-takster ude i Fjorden, at der ingen Fordel var ved det.

Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing: Nu har jo Lodsloven faaet en alvorlig Drøftelse, og det viser sig jo stadig, at der staar Kræfter bag Ministeriet, uden hvis Samtykke intet vi kan udrette, men selv om de har nok saa megen Indflydelse, kunde det dog være, at vi kunde rokke lidt ved deres Magt, saa at vi blev de stærkeste til Slut.

Skrivelse fra Afdelingen for mindre Skibe angaaende Tonnage-Afgift for alle Skibe, der anløber danske Havne.

Formanden: Skrivelsen lyder saaledes:

„Afdelingen tillader sig at forespørge den ærede Bestyrelse, hvorvidt den tror, det vilde være muligt at faa Staten til at opkræve en mindre Tonnage-Afgift af alle Skibe, der kommer fra Udlandet med Ladning, for ved Hjælp af en saadan Afgift at kunne opsøge et Fond, der med eventuelt Tilskud af Statens Midler kunde tjene til Understøttelse for gamle trængende Søfolk eller disses Enker.“

Jeg skal i den Anledning gøre opmærksom paa, at det ganske sikkert vil vise sig at være en Umulighed at indføre en saadan Tonnage-Afgift, idet der ved Øresundstoldens Ophævelse er truffet Bestemmelse om visse Afgifter her i danske Farvande, men dernæst tror jeg ogsaa, at det af en anden Grund vil være umuligt at faa gennemført noget saadant, da det i høj Grad vil komme til at kollidere med Alderdomsforsørgelsesloven, som jo gælder for alle, ogsaa for Søfolk.

Mægler Nicolaisen: Nej, jeg tror heller ikke, det lader sig gøre, og jeg skal meddele Afdelingen det.

Havnefoged Møller: Jeg skal tillade mig her at udtale alle til Stede værendes Tak til d'Herrer, der har modtaget Genvalg til Bestyrelsen. Foreningen føler sig sikker under den Bestyrelse, der nu leder den, og er glad ved for Fremtiden at kunne lægge sine Interesser i dens Hænder.

Mødet afbrødes Kl. 11³⁰.

Kl. 1 genoptoges Forhandlingen, og man gik til det sidste Punkt paa Dagsordenen: **Forhandling for lukkede Døre.** Efter at denne var sluttet, var Dagsordenen udtømt, og Generalforsamlingen hævedes.

Formanden bragte Dirigenten, Sagfører Tønnesen en Tak for hans Ledelse af Generalforsamlingen. Derefter udbragte Havnefoged Møller et Leve for Formanden, Konsul Rechnitzer, og Kaptajn Fischer, Vejle, et Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der begge efterfulgtes af stærke Hurraraab.

Efter Generalforsamlingen afholdtes en Middag, i hvilken deltog en Del Indbudte, blandt hvilke bemærkedes Folketingsmand Markvorsen, Borgmester Ferslev, Toldforvalter Neidhardt m. Fl. Ved Middagen holdtes Taler for Konge og Fædreland, for Gæsterne, Foreningen o. Fl. En for Foreningen og en for Forfatteren af „Haandbog i praktisk Sømandsskab“, Kaptajn Kusk Jensen, der er hjemmehørende i Nykjøbing, skreven Sang gjorde megen Lykke.

Nykjøbing By var i de to Dage, i hvilke Foreningen og dens Bestyrelse holdt Møde deroppe, flagsmykket, og fra Byens Borgeres Side vist der Foreningens Medlemmer en omfattende Gæstfrihed og Imødekommenhed, for hvilken vi herigennem tør bringe dem Medlemmernes varme Tak.

Kjøbenhavn, d. 14. Juli 1904.

Den forløbne Uge har bragt Meddelelser om, at Antallet af Overlevende fra „Norges“ Forlis er noget større end antaget, nemlig ialt 168. Af disse er 28 indbragt til Grimsby, 17 til Aberdeen, 19 til Thorshavn og 104 til Stornoway. Der er imidlertid endnu en Baad, som ikke vides at være forlist, og der er saaledes endnu en Mulighed for, at dennes Besætning kan være optaget af et eller andet Skib.

Nogle faa af Besætningen er allerede ankomne til Kjøbenhavn og har straks været i Forhør i Sø- og Handelsretten. De afgivne Forklaringer har imidlertid ikke været tilgængelige for Offentligheden, og vi véd derfor stadig intet om, hvorledes Ulykken nærmere er foregaaet, og hvad der har hidført den. Først efter Kaptajn Gundels Hjemkomst — hvad der muligvis vil finde Sted i Slutningen af Ugen — vil naturligvis de Forklaringer kunne fremkomme, der kan kaste Lys over Sagen.

I Følge Dagbladene har imidlertid Retsformand Madvig bestemt, at Søforhørene skal afholdes for lukkede Døre — en Bestemmelse, der uagtet den har en ikke ringe Berettigelse, dog vistnok vil blive mødt med en Del Uvilje, og der vil saaledes først efter Forhørenes Afslutning blive givet Offentligheden Meddelelse om disse.

Sekretæren for den engelske Skibsførerforening „Shipmasters Society“ i London, Kaptajn Monro Reid, har tilstillet „The Engelhardt Collapsible Life Boat Co.“ her i Byen en Skrivelse i Anledning af „Norge“s Forlis. Af Skrivelsen, der er stillet til vor Disposition, hidsætter vi følgende: „Det er unødvendigt at oplyse Søfolk om, at Skibsbesætningen maa have gjort sin Pligt til det yderste, thi alene den Kendsgerning, at der er reddet saa mange Kvinder og Børn og saa faa af Besætningen, siger dette tydeligt nok. Officerers og Mandskabs Optræden maa have været mønsterværdig; det maa have staaet klart for dem alle, at det at dø paa sin Post er en smuk Død“.

Endvidere beklager Sekretæren, at der ikke har været nogle af Engelhardts „collapsible boats“ om Bord paa „Norge“, thi disse vilde efter hans Mening sikkert have forøget Antallet af de Reddede betydeligt.

Vi har modtaget følgende:

Hver Gang en stor Passagerdamper er gaaet under, har det gentaget sig, at de frelste Menneskeliv ikke stod i passende Forhold til de disponible Redningsapparater, begrundet paa at en Del deraf gik til Bunds med Skibet og derfor ikke kom til at fungere efter Bestemmelsen. Disse Ulemper har neppe undgaaet rette Vedkommendes Opmærksomhed, og naar de desuagtet gentages, maa det uden Tvivl være en Følge af Vanskeligheder, som det hidtil ikke er lykkedes at overvinde.

Af Hensyn til Spørgsmaalets Vigtighed og den forøgede Interesse, der antagelig vil blive vist Sagen efter Emigrantdamperen „Norges“ sørgelige Forlis, gentages her Hovedindholdet af et Indlæg (hvortil henvises), som var optaget i „Dansk Søfartstidende“ for 6. Juni 1901, og hvori der blandt andet til Forsøg anbefaledes en selv-virkende Mekanisme, som antagelig kan forhindre, at Redningsapparater gaar ned med synkende Skibe.

Nutidens Redningsbaade betragtes som de hensigtsmæssigste og mest formaalstjenlige Redningsapparater under alle Forhold; der forudsættes den bedst mulige Nytte af dem, naar der samtidig blot kan sættes saamange i Vandet af dem, som Skibets Befalingsmænd kan have Opsigt med. Ulemperne ved at deres Størrelse gør det vanskeligt at skaffe Plads til det nødvendige Antal, samt at det paa Grund af Højden er tvivlsomt, om udmattede svømmende Personer kan komme op i dem, kan vist ligesom hidtil modarbejdes ved Redningsflaader.

Ved den tænkte Fremgangsmaade forudsættes blandt andet følgende Fordele: Ingen Redningsapparater forsvinder med Skibene; men det vil blive muligt at forøge deres Antal og at anbringe dem samlede paa et praktisk og let tilgængeligt Sted samtidig med, at Vægten og Pladsen, de indtager, kan reduceres. For ny Skibe vil Udgifterne til Anskaffelse og Vedligeholdelse antagelig blive mindre end hidtil.

For at opnaa disse Fordele anbefales følgende: Redningsbaadene maa ikke placeres under Skorstensbarduner eller staaende Rigning; de udstyres som hidtil og anbringes i Klamper paa Baadsdæk eller Galger. Hvor Surringen fæstes til Dækket anbringes et selv-virkende Apparat, der kan frigøre Baadene, naar Vandet kommer højt nok til at løfte dem ud af Klamperne. Baadsdækket erstattes med en Kran for hver to Baade i langskibs Retning, og Baadstallerne med en enkelt Staal-trosse. Kranen forsynes med Mekanisme saaledes, at Haandkraft ved mekanisk Hjælp (Snekke eller Kam-hjul) kan overvinde Baadens Vægt. Fra Løfteapparatet fører en Staal-trosse gennem Udlæggeren til en Hanefod, der er fæstet til en lille Jernbjælke, som under hver Ende har en Hage til Baadens Løftning. Under Baadene og i Højde med Klamperne (Opklodsningen) kan anbringes Redningsflaader (Pontoner), der holdes paa Plads af Baadsklamperne og Baadens Vægt, de kan frigøres

af foran omtalte Mekanisme samtidig med Baadene og vil ligesom disse flyde, naar Skibet synker. Under ordinære Forhold eller naar der er Tid, kan de skiftes eller sættes i Vandet med Kranen, naar Baaden er fjernet.

For Sagkyndige, der interesserer sig for Sagen, er yderligere Oplysninger til Tjeneste.

P. Hedegaard.

De transatlantiske Rederiers Konference i London. Fra London foreligger Efterretninger om de Forhandlinger, der for Tiden føres mellem d'Herrer Generaldirektør Ballin, Sir Clinton Dawkins og Bruce Ismay, som Repræsentanter for Dampskibsringen og Lord Inverclyde, som Repræsentant for Cunard Linjen under Forsæde af Mr. Gerald Balfour, Chefen for Board of Trade. Efter denne Meddelelse er der Grund til at antage, at man er bleven enig om Hovedpunkterne til en Overenskomst, og at det nu kun drejer sig om Ordningen af Detailspørgsmaalene. Derved er der altsaa Udsigt til, at denne, for den transatlantiske Skibsfart saa vigtige Konference, skal give et tilfredsstillende Resultat.

Belønning for Bjærgning af dansk Skibsbesætning. Den 18. Januar d. A. observeredes fra S/S „Johanne“ af Hamburg, Kaptajn Seifert, imellem Gjedser og Dasserort, Jagten „Svalen“ af Ærø med Nøddflag. „Svalen“ drev hjælpeløs om efter Kollision med en ukendt Damper imellem Drogdøns Fyrskib og Kastrop Knæ. Ved dygtig Manøvrering fra „Johanne“s Side lykkedes det at bjærge „Svalens“ Besætning.

Til Minde herom har den danske Regering ladet overrække Kaptajn Seifert et Sølvbæger med Inskription.

Tonnageafgifterne i Narvik er, i Følge Beretning til Udenrigsministeriet fra den danske Konsul i Trondhjem, fra 1. Juni d. A. blevne nedsatte fra 10 Øre til 4 Øre pr. Reg.-Ton for Skibe i Udenrigsfart og 2 Øre for Skibe i Indenrigsfart samt for Lystfartøjer.

Lodsvæsenet paa Flensborg Fjord. De Skibe, der løber ind i Flensborg Fjord kan ikke altid gøre Regning paa at faa Lods ved Fyrskibet Kalkgrund. Betingelserne for at faa Lods er: 1) at vedkommende Skib i Forvejen rettidig har forlangt en Lods ved Lodsstationen Falsbøft, men ingen har faaet, 2) at en af Lodsmatrosene kan undværes ved Fyrskibets Skibstjeneste, hvorom Skibsføreren i hvert enkelt Tilfælde skal dømme i Overensstemmelse med sin Instruks.

(Hamb. Børsenh.)

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Overrettsdom.

Losningsspørgsmaalet. — „Frit til og fra Borde“.

Viborg Overret har, i Følge et til os indløbet Telegram, d. 11 ds. afsagt Dom i følgende Sag.

Da Føreren af Sejlskibet „Mary Stoffer“ af Hamburg, Skibsfører J. Stoffer, hvis nævnte Skib var fragtet til at føre en Ladning Hørfrø i Sække til Aktieselskabet Aalborg Oljemølle i Aalborg, havde lagt til Bolværk paa Bestemmelsesstedet, opstod der Disput mellem Skibsføreren og Ladningsmodtagerne i Anledning af, at Skibets Lønning befandt sig saa dybt under Kajens Overkant, at Sækkene maatte hejses op for at naa denne. Man enedes da om, at Skibsføreren bragte Ladningen op paa Kajen, imod at Ladningsmodtagerne hos Skibsføreren Sagfører, Overretssagfører af Aalborg H. Dam, for Overliggedagspenge og præsteret Arbejde deponerede 90 Rmk., som maatte udbetales Skibsføreren, med mindre Aktieselskabet inden en nærmere bestemt Frist søgte Skibsføreren, saaledes at Sørettens Kendelse kom til at afgøre Parternes nævnte Stridsspørgsmaal.

Aktieselskabet søgte nu, som Følge af det anførte, under Sagen ved Aalborg Købstads Sørst Indstævnte, Overretssagfører Dam, kendt uberettiget til at udbetale Skibsfører Stoffer det deponerede Beløb af 90 Rmk. samt til at betale Sagens Omkostninger, medens Indstævnte procederede til Frifindelse med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet han gjorde gældende, at saa vel Certepartiet, hvorefter Ladningen paa Ladepladsen bliver leveret Kaptajnen „frit til Borde og paa Lossepladsen atter taget frit fra Borde“, som Sølovens § 136, 1ste Stykke, kun paalægger Skibsførerne at aflevere Ladningen paa Skibets Ræling.

Sørettens Dom, der blev afsagt d. 25. Januar d. A., lød saaledes:

Med Bemærkning, at de nævnte Udtryk i Certepartiet ikke skønnes at indeholde for Skipperen gunstigere Betingelser end de i Sølovens § 136 fastsatte, vil Sagens Afgørelse blive afhængig af denne Paragrafs Fortolkning, og det skønnes da ikke rettere, end at § 136 i Forbindelse med § 116 etablerer den Regel, at Ladningen skal afleveres paa Kajen saa vel ved Indladningen som ved Losningen, i al Fald i Tilfælde som det foreliggende, hvor Ilandbringningen kunde foretages og foretoges — hvad der er in confesso — ved Hjælp af Skibets egne Grejer.

Som Følge af det anførte vil Citanternes Paastand være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 30 Kr. Indstævnte Overretssagfører Dam som Mandant for Skibsfører J. Stoffer bør derfor være uberettiget til at udbetale det af Citanterne, Aalborg Oljemølle, deponerede Beløb paa 90 Rmk. og bør til Citanterne betale Sagens Omkostninger med 30 Kr.

Denne Dom appelleredes ved Medvirkning af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ til Overretten i Viborg, ved hvilken Skibsfører Stoffer vandt Sagen, og Aalborg Oljemølle tilpligtedes at betale Sagens Omkostninger med 70 Kr.

Overrettens Dom, hvis Udfald har været imødeset med saa megen Længsel, vil blive modtaget med Tilfredshed i alle Søfartskredse, ikke mindst af Medlemmerne af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“, hvis Afdeling for mindre Skibe ved sin aarlige Generalforsamling i Kolding d. 26. Januar d. A. vedtog, paa Forslag af Konsul Rechnitzer, at tage denne Sag op. Aalborg Sørst Dom havde jo aldeles vendt op og ned paa Begreberne og ganske kuldkastet den Fortolkning af Sølovens § 136, der stedse er blevet gjort gældende ikke blot fra Skibsfartens men ogsaa fra Handelsstandens Side. Vi har

saaledes indtil videre faaet Bekræftelse paa vor tidligere fremsatte Formodning om, at det ikke var den højeste Visdom, der talte gennem Aalborg Sørst Dom.

Efter de Oplysninger, der blev meddelt af Konsul Rechnitzer ved den nylig i Nykjøbing M. afholdte Generalforsamling i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ angaaende denne Sag, synes der jo imidlertid at være en Mulighed for, at de jyske Kornimportører for deres Regning vilde appellere Sagen til Højesteret i Tilfælde af, at Sørstens Dom blev underkendt, og da dette Tilfælde nu er indtruffet, er der altsaa samtidig opstaaet en Mulighed for at faa en Højesteretsdom i det interessante Principspørgsmaal, om man ved „Skibets Side“ skal forstaa Skibets Lønning eller den Kaj, ved hvilken Skibet tilfældigvis befinder sig.

Sammenstødet mellem Dampskibene „Napoli“ og „Emil R. Retzlaff“.

Ved Seeamt i Stettin holdtes d. 21. Juni Forhør i Anledning af ovennævnte Sammenstød, der fandt Sted Natten mellem d. 23. og 24. Maj ved Lappegrundens Fyrskib. Den tyske Damp „Emil R. Retzlaff“ sank kort efter Sammenstødet, og Besætningen toges om Bord paa den danske Damp „Napoli“, der gik ind til Helsingør.

Forhøret ved Stettiner Seeamt var paabegyndt d. 3. Juni, men udsat for at man kunde indhente yderligere Forklaringer og Oplysninger, deriblandt den af „Napoli“ i Helsingør afgivne Forklaring. Af denne sidste fremgik det nu, at „Napoli“, der hører hjemme i Esbjerg, ved den paagældende Lejlighed befandt sig paa en Rejse fra Trångsund til Dover og d. 23. Maj Kl. 11,50 Aften passerede Kronborg Fyr i $\frac{1}{4}$ Mils Afstand; omtrent samtidig bemærkede man c. 1 Streg om Bagbord en Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne. Kaptajnen spurgte Rorgængerens, om han kunde se den røde Lanterne, hvad han bekræftede; Roret lagdes en Smule Bagbord, saa at Kursen blev N. t. O. Pludselig viste imidlertid den modgaaende Damp sin Styrbords Sidelanterne og gav 2 korte Fløjtestød, idet den drejede til Bagbord. Da Kaptajnen paa „Napoli“ ansaa det for umuligt, at den modgaaende Damp kunde gaa for om „Napoli“ og ikke heller turde give Styrbords Ror af Frygt for, at den modgaaende Damp atter skulde dreje Styrbord over, blev Roret i „Napoli“ lagt haardt Bagbord, og der gaves et kort Fløjtestød. Den modgaaende Damp var nu saa nær, at et Sammenstød var uundgaeligt, hvorfor Kaptajnen paa „Napoli“ beordrede „fuld Kraft bak“ for derved muligvis at undgaa Sammenstødet eller i alt Fald formindske dettes Kraft. „Napoli“ gik bak i omtrent 2 Minutter, før Sammenstødet skete. Samtidig med Kommandoen til Maskinen gaves der tre korte Fløjtestød. „Napoli“ ramte med sin Stævn den tyske Damp om Styrbord ved Agterlugen i en Vinkel af c. 45° regnet agterfra. Besætningen paa „Emil R. Retzlaff“ kom om Bord i „Napoli“ og 20 Minutter efter Sammenstødet sank „Emil R. Retzlaff“.

Rigskommisæreren udviklede nærmere de forskellige ved Forhørene fremkomne til Dels modstridende Forklaringer og kom til det Resultat, at Styrmanden paa den tyske Damp, hvis Pligt det var at vige ud til højre, og som ikke maatte gaa for Boven af en mødende Damp, men som for at undgaa dette burde have stoppet og bakket, var Skyld i Sammenstødet, idet han ved sin forkerte Manøvre havde forledt „Napolis“ Fører til den af denne i sidste Øjeblik foretagne Manøvre. Rigskommisæreren foreslog derfor at fratage Styrmanden hans

Patent, da han havde vist ikke at besidde Duelighed til at føre et Skib.

For imidlertid at give Styrmanden, der ikke var til Stede, Lejlighed til at retfærdiggøre sig, henstillede Rigskommisæreren at udsætte Forhøret endnu en Gang. Retten vedtog derefter at udsætte Forhøret.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 40/1902, afsagt d. 17. Juni 1904. Direktør Johs. Bull i Tønsberg imod Aktieselskabet „Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi og Skibsbyggeri“ og „Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri“.

Nævnte Aktieselskaber havde ved Kontrakt af Novbr. 1900 forpligtet sig til at levere til Johs. Bull en Damper i Lighed med en anden, navngiven Damper efter fremsendt Tegning til Bureau Veritas højeste Klasse og under Tilsyn. Alle Materialer og Arbejder, der ikke godkendtes af Veritas, skulde erstattes med andet. Naar Skibet var prøvet og endelig afleveret, skulde Selskabernes Ansvar ophøre undtagen med Hensyn til Garantien for Maskine og Kedler, for hvilke der skulde garanteres i 6 Maaneder efter Leveringen, saaledes at hvad der i den Tid kom i Uorden paa Grund af Konstruktionsfejl eller daarligt Materiel, skulde repareres af Selskaberne paa deres Regning. Skete Reparationer i Udlandet, skulde Selskaberne betale Nettobeløbet af Udgifterne der. Selskaberne havde Ret til i det paagældende Tidsrum at have en Garantimester om Bord. Fartøjet skulde være færdigt til Aflevering i September 1901; skete dette ikke, skulde der fra og med 1. Oktober betales en Bøde af 75 Kr. pr. Dag, dog undtaget den Tid, der medgik som Følge af Strejker, force majeure og andre uforudsete, Selskaberne utilregnelige, Aarsager. Den 27. December 1901 holdtes Prøvetur, og der udstedtes et Dokument undertegnet paa Bulls Vegne af Ingeniør Wessberg og Skibets tilkommende Fører, i Følge hvilket Skibet erklæredes for at være afleveret overensstemmende med de trufne Aftaler, dog at Selskaberne skulde gøre nogle Smaaændringer, som derefter i de nærmeste Dage udførtes. I Januar 1902 afgik Skibet herfra til Cardiff, og der blev dér foretaget nogle Reparationer og Ændringer ved Maskinen, hvorefter Skibet gik til Port Said, hvor Garantimesteren forlod Skibet efter Aftale med Kaptajnen.

Ved Betalingen af Restkøbesummen tilbageholdt Direktør Bull nu Kr. 14,850, idet han gjorde gældende, dels at der i Følge mundtlig Aftale skulde godskrives ham 2 %, dels at der i Bøde for 90 Dage tilkom ham Kr. 6,750. Endvidere paastod han, at Selskaberne var pligtige at betale ham i Anledning af de i Cardiff foretagne Reparationer Beløbet af 2 Regninger £ 63.10.0 og £ 29.10.10 samt for forskellige Besigtelser £ 6.18.6 for Telegrammer etc. samt for 4½ Døgns Ophold alt i alt Kr. 3,363.84. Selskaberne gjorde herimod gældende, at Direktør Bull ikke havde Krav paa Provisionen, kun havde Krav paa Bøde for 26 Dage (Kr. 1,950), men derhos skyldte dem Kr. 213.32 for Løn til Garantimesteren under hans Hjemrejse. Af Beløbene i Cardiff bestred de Beløbet for Ophold, Telegrammer og Besigtelse, og vilde kun indrømme den ene Regning for Reparation af Krumtappen samt af den anden Regning kun Beløbet for Reparation af Hoveddamprøret og Sikkerhedsventilerne. Da der ikke opnaaedes Enighed, paastævnedes Direktør Bull Sag mod Selskaberne og paastod sig tilkendt ovennævnte Kr. 3,363.84 + £ 4.12 (for en yderligere Besig-

telse i Cardiff). Selskaberne paastod sig frifundne samt tilkendt Restkøbesummen med Fradrag af ovennævnte Bøde men med Tillæg af Garantimesterens Løn, i alt Kr. 13,113.32.

Hvad angaar Udgifterne i Cardiff findes Selskaberne nu ikke at være pligtige at betale for Ophold, Besigtelser og Telegrammer, men alene for de virkelige Reparationer, og her findes Selskaberne nu ikke af den anden Regning at være pligtige at betale mere end det af dem selv indrømmede, idet det efter Ingeniør Wessbergs og Garantimesterens Vidneudsagn ikke kan ses, at Selskaberne skulde betale Reparation af Aftapningshanerne etc., men derimod kun af Hoveddamprøret og af Sikkerhedsventilerne. Sagsøgeren maa dernæst betale Lønningen til Garantimesteren, og Sagsøgeren har ikke mod indstævnte Selskabers Benægtelse godtgjort sin Ret til 2 % Provision af Købesummen.

Hvad Bøden angaar, da findes 20 Dage af den forlængede Tid (der i alt androg 88 Dage) at hidrøre fra Uheld ved Støbning, hvilket maa betragtes som Selskaberne utilregneligt; men iøvrigt kan der ikke gives Selskaberne Ret i, at en yderligere Forsinkelse af 42 Dage ogsaa var dem uvedkommende dels paa Grund af Strejke, dels paa Grund af Kassation af nogle Kobberplader og dels paa Grund af, at Tankene var begærede prøvede paa Land. Det kan nemlig ikke anses for godtgjort, at der har foreligget egentlig Strejke, og det er ikke givet, at de nævnte Omstændigheder, som iøvrigt saa godt som helt skal være indtrufne efter 30. Septb., virkelig har medført Forsinkelse, som ikke kunde være forebygget. Selskaberne maa derfor betale Bøde for 68 Dage.

I Henhold hertil dømtes Sagsøgeren, Direktør Johs. Bull, til at betale de nævnte Selskaber til fuld Afgørelse af deres Mellemværende, Kr. 8,690.73 med Renter. Sagens Omkostninger fandtes at burde hæves.

Det maa fremgaa af Konnossementet, at Lasten føres paa Dækket.

Nordisk Skibsrederforening har modtaget en Skrivelse fra Kaptajnen paa S/S. „Hero“, af hvilken vi hid sætter nedenstaaende:

Til
Nordisk Skibsrederforening.

I Cirkulæret for Februar d. A. finder jeg anført: „Det maa fremgaa af Konnossementet, at Lasten føres paa Dæk“; men naar man har med en „Vrangpeis“, som den Aflader i Apalachicola at gøre, har en Skipper ikke nemt ved at hytte sig, særlig naar Certepartiet paa-byder, at Konnossementet skal tegnes som dette forelægges. Et Middel har man dog til at dæmpe en saadan Aflader med, nemlig hvis han ikke vil føje sig efter rimelige Fordringer, da at gøre ham bekendt med, at der vil blive telegraferet til Destinationsstedet (Modtageren af Lasten, om denne er nævnt i Konnossementet), at Afladeren har tvunget Føreren til at tegne rene Konnossementer, men at Skibet — i dette Tilfælde — fører Last paa Dækket. Jeg har ved flere Lejligheder bragt dette i Anvendelse for ikke at undertegne for Last „in good order and condition“, naar jeg har haft Sikkerhed for, at saadant ikke var Tilfældet, men det er endnu aldrig hændt mig, at Afladeren har ladet mig benytte Lejligheden af den Grund, at han indser, at han herved løber større Risiko, end om han lader mig faa min rimelige Vilje gennemført.

Jeg nævner dette, for at De ved given Foranledning kan sende Midlet videre til Afbenyttelse og derved for-

hindre, at saa mange Skibsførere gaar i de Snarer, som altid opstilles for os.

Jeg sender Dem hoslagt en Kopi af De Notitser, jeg altid benytter mig af, naar mit Skib gaar i Time-Charter for tvivlsomme Befragtere; samme har reddet mangen uhyggelig Affære*)

O. Syvertsen,
S/S „Hero“ af Drammen.

Brevet vil læses med Interesse, tilføjer Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære, og den anbefalede Fremgangsmaade vil sikkert ofte løse opstaaende Vanskeligheder.

Vort Fyrvæsens Udvikling.

Vi har modtaget følgende:

I Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 20 oplyses om meget betydelige Forbedringer ved 10 danske Fyrs Lysævnne; denne Efterretning vil blive modtaget med Glæde af mange, thi den er et godt Bevis paa Avtoriteternes Omsorg for at holde vort Fyrvæsen paa Højde med det bedste i Verden. Samtidig med, at de angivne Fyrs Lysævnne forøges, vil der blive foretaget Forandring i deres Karakter og for de flestes Vedkommende efter det saakaldte franske System med Lyn og korte Blink. Angaaende Fordelene ved denne Forandring har der af og til i Fagpressen været fremsat delte Meninger og nogen Tale om, at saadanne Fyr er mest hensigtsmæssige for sydlige Lande, hvor Atmosfæren som oftest er mere sigtbar og Vejret bedre end hos os.

Lyn og hurtigblinkende Fyr foretrækkes vist, fordi deres Karakter er saa paafaldende og let kendelig, at der saa at sige ingen Fare er for at forveksle dem med andre, og i klart Vejr, naar de er synlige ud til Kimmingen eller udenfor denne, maa Fordelen derved ikke undervurderes. Hos os er dog Vejrforholdene saa variable, at der bør tages særlige Hensyn til Stormvejr med diset Luft, igennem hvilken Fyrene ret ofte kun kan lyse ud over den halve Fyrkreds og mindre; thi saa ofte dette er Tilfældet, vil den Nytte, der tilsigtes ved at forøge Lyststyrken, blive modarbejdet ved den kortere Periode, hvori de er synlige.

Naar Skibet arbejder haardt, og Øjnene er trætte af lang Tids Stirren efter et Fyr, medens de har været udsat for Søstænk, noget der ofte hænder paa vore Breddegrader under Forhold, hvor det er af allerstørste Vigtighed at faa Landkending, da er det meget vanskeligt at faa rigtig fat paa de korte Blink, saaledes at deres Karakter og Retning kan bestemmes; thi det er ikke let at holde Øjnene fæstet mod den mørke Horisont i den bestemte Retning, hvori man første Gang ligesom troede, at der var et Lys synligt. Dertil kommer den store Ulempe ved, at de let forveksles med Braad paa Vandet — i Regn og diset Luft bliver de kraftige Lyn

*) Notice.

Please to take notice, that my steamer.....
being under time-charter to..... who
according to the time-charter dated..... is
liable to pay for all coals, portcharges, stevedoring, wharfage, pilotages, consulages &c., I hereby give you notice that neither I nor the Owners shall be responsible for any contracts, debts, or arrangements contracted for or entered into by charterer on behalf of the above steamer, as..... not in any way authorised to pledge the credit of my steamer.

Please acknowledge the receipt of this.

Master of the S/S.....

og kortvarige Blink ofte synlige som et Skær, der har megen Lighed dermed.

Under de Forhold, hvori Fyrene kan være til mest Vejledning, er deres Nytte fuldtud ligesaa afhængig af deres Brændetid som Lysstyrke; thi det gælder da særlig om at faa Øje paa dem, og jo længere de er synlige, desto lettere er det at finde dem og holde Øjet fæstet paa Lyset, indtil dets Retning og Karakter kan bestemmes; og hvor den sidst nævnte Oplysning kan findes ved hurtig gentagne korte Formørkelser, vil der være gode Betingelser for den bedst mulige Nytte af Fyrene under alle Vejrforhold.

I Følge den omtalte Bekendtgørelse faar Bovbjerg Fyr herefter „To Formørkelser hver $\frac{1}{4}$ Minut, saaledes: Lys c. 10 Sek., Mørke c. 1 Sek., Lys c. 3 Sek. og Mørke c. 1 Sek.“ Med denne Forbedring vil det uden Tvivl blive et af de bedste og mest hensigtsmæssige af alle danske Fyr, og der findes sikkert mange danske Navigatører, der ligesom Indsenderen heraf beklager, at dette System (det saakaldte engelske) ikke er gennemført for flere af vore udmærkede Anduvningsfyr.

Med Tak for Optagelsen

B.

Fragtmarkedet.

Naar lige undtages La Plata Markedet, som er fast og højere for Juli Lastning, er der ellers ingen væsentlige Forandringer indtraadt i den forløbne Uge. Azoff, som viste Tegn til mere Livlighed, er nærmest mattere, og fra Sydrusland, Rumænien etc. saa vel som fra andre korneksporterende Lande slutes der kun lidt for Øjeblikket, idet Sælgerne paa Grund af de ubestemmelige Høstudsigter fremdeles forlanger højere Priser, end Køberne gennemgaaende vil give, men efterhaanden som Saisonen skrider frem, vil der uden Tvivl komme mere Liv i Tingene, altsaa ogsaa i Befragtningsforretningen. I vor forrige Beretning antydede vi, at Nordamerika rimeligvis snart vilde komme i Markedet; der begynder nu ogsaa at komme „Følere“ ud fra Befragterne, men de Rater, som stilles i Udsigt er saa lave, at der endnu ikke har fundet nogen Afslutninger af Betydning Sted. Idet vi angaaende de enkelte Markeder iøvrigt henviser til det efterfølgende, begynder vi som sædvanlig med det østlige Marked, som ikke har vist megen Aktivitet. Indien har foreløbig dækket sit nødvendigste Behov af Tonnage og fra Bombay noteres nominelt kun 14/6, fra Kurrachee 15/6. Caloutta tager næsten ingen Baade, og Rispladserne fragter ogsaa kun lidt til 20/ à 22/6 pr. Juli/August, medens 24/3 betaltes til Rio. For Sukker fra Java er Raten til Evropa eller U. S. uforandret 23/9 hvortil et aneligt Antal Juli/August Dampere sluttedes.

Sortehavet er meget stille og over 6/6 betinges stadig ikke for større Baade „on the berth“ fra Nicolaieff eller Odessa til udsøgt Havn ja endog kun 6/ à 6/3 er betalt til Hull. Fra Sulina sluttedes lidt til 7/ à 7/9 „any“, 6 d. ekstra Hamburg, 8/6 à 9/ én dansk Havn, 3 d. mere to Havne, alt pr. Juli/primus August. Azoff har taget nogle Baade til 8/ à 8/3 „any“, 6 d. ekstra Hamburg, Juli (russisk Stil) Afskibning, og til Moss/Christiania betaltes 9/3. Ertsraterne fra Poti er lavere paa Basis af 8/6 à 9/ til Rotterdam, Antwerpen eller Dunquerque.

Middelhavet har haft megen Tonnage tilbudt, og Raterne er som Følge deraf lavere. For Erts betaltes 5/9 Limiona/Glasgow eller Barrow, 6/1 $\frac{1}{2}$ Thermia/Rotterdam, 5/7 $\frac{1}{2}$ Porman/Middlesbro, 6/ Carthagen/Maryport, alt med „free despatch“. Fosfat og Espartofragterne er nærmest uforandrede fra forrige Uge. Fra Smyrna er

betalt 8/ til Bristol, Option Bristol og Plymouth 8/6, og fra Aleksandria 8/6 Bomuldsfrø „Ordre“, 7/6 direkte Havn, 7/ Bristol Kanalen direkte, 6/ Hull. Ertsfragterne fra Bilbao er tarvelige som følger: 3/10¹/₂ Cardiff, 4/3 Tynen, 4/3 à 4/4¹/₂ Middlesbro, 4/7¹/₂ Rotterdam, 5/1¹/₂ Maryport.

Nordamerika tager kun faa Dampere, da Laster er overordentlig knappe, men der noteres pr. September for Bomuld fra Atlanterhavspladserne 27/6 og fra Golfen 31/3, dog uden at disse Rater tiltrækker Rederne, ej heller Rater som 2/ „berth“ for Korn fra nordlig Havn, 2/6 Cork for Ordre, eller 2/6 Golfen til udsøgt Havn. Paa Netto Charter fra Golfen har nogle faa Juli/August Baade faaet 10/ én, 10/6 to Havne, men ellers sluttet der kun lidt Træ til omtrent uforandrede Rater. 91/3 betales Pensacola/Oran og Tunis, 112/6 to sydafrikanske Havne pr. August/September. Fra Kanada er Raterne lavere, og der betales sidst 36/9 à 38/9 fra Miramichi, 35/ fra Pugwash og 33/9 fra St. John til Englands Vestkyst. For Sukker fra Kuba til New York eller Filadelfia sluttet et Par Juli Baade til 8 Cents. For Timecharter er Begæret yderst ringe, og der sluttet næsten ingen Baade.

La Plata Markedet er fast for Juli Lastning, og fra Colastine betales indtil 20/ U. K. eller Kontinentet for mindre Baade i denne Position, medens der pr. August fra San Lorenzo Grænsen kan betinges 18/ à 18/9, alt efter Størrelsen. Der effektueredes et ret betydeligt Antal Befragtninger i Ugens Løb.

Østersømarkedet er fremdeles i en utilfredsstillende Forfatning. Kornlaster er overordentlig knappe, ja findes kun fra St. Petersburg, hvorfra der sluttet enkelte, prompte Dampere til 1/1¹/₂ Hvedebasis Rotterdam eller Amsterdam, 1/2¹/₄ Hamburg eller Weseren, men pr. August vil Eksportørerne foreløbig ikke bevilge mere end 1/London, Rotterdam eller Amsterdam. Til Danmark noteres kun Rm. 10 Rugbasis for større, Rm. 11/12 for mindre Baade. Hørlaster er der endnu ingen af. Med Hensyn til Træfragterne, maa disse nærmest betegnes som en Smule bedre, da der synes at være Knaphed paa prompt Tonnage, og vedbliver dette, maa Befragterne højere op med deres Rater, hvilket ogsaa vil virke gunstigt paa Korn- og Hørlaster, som senere maatte komme i Markedet. Der er sidst betalt 24/6 D/B. ¹/₄ Boards Kotka/Sharpness, Frcs. 33 pr. Favn Props Sydfinland/Calais, Frcs. 34 Nordfinland/Rouen (stor Damper), 22/3 D/B ¹/₂ Boards Neder Kalix/Hull, og der noteres 18/6 à 19/ D/B. Kronstadt/ Skotlands Østkyst, 22/6 Torneå/London, 21/6 D/B. ¹/₅ Boards Brahestad/Grimsby, 19/ à 20/ Shortprops Sydfinland/Hull eller Tynen, Frcs. 55 Bjælker Sydsverrig/Aleksandria. De russiske Eksportpladser viser ingen nævneværdige Forandringer i den forløbne Uge. Fra Danzig eller Memel noteres for Sleepers 5/9 London, 5/ à 5/3 Grimsby eller West Hartlepool, 6/9 à 7/ Sharpness, og for Sukker 6/1¹/₂ Neufahrwasser/Liverpool, 6/6 Greenock. Fra Stettin til New Orleans betales 7/6 pr. Ton Sukker for en 6,000 Tons Baad.

Kulfragterne er tarvelige i alle Retninger. Paa Forthet begynder nu Arbejdernes „holidays“, og der har næsten intet været sluttet herfra i den sidste Tid. Tynen etc. er overfyldt med Tonnage, hvilket har bevirket en yderligere Nedgang i Fragterne. Der er saaledes sidst sluttet til 3/7¹/₂ à 3/9 Kronstadt (enkelt større Baad endog til 3/6), 3/6 à 3/7¹/₂ Pillau, 3/10¹/₂ à 4/Lübeck, 3/7¹/₂ à 3/10¹/₂ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/1¹/₂ Wismar, 3/9 Luleå, 3/6 Bilbao, 4/10¹/₂ à 5/Genua, 4/9 Port Said. Fra Cardiff er det ogsaa smaat bevendt med Raterne, hvilket vil ses af følgende Afslutninger: 4/3 Kjøbenhavn, 4/6 Kronstadt, 4/4¹/₂ à 4/6 Lissabon, 5/ à 5/3 Gibraltar, Frcs. 6 à 6¹/₄ Marseille, 5/1¹/₂ à 5/3 Genua, 4/7¹/₂ à 4/10¹/₂ Port Said, 8/ Colombo, 16/ à 16/6 Shanghai, 7/ à 7/3 La Plata, 8/6 Rio Janeiro, 10/ Pernambuco.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Danzig er sluttet Oljekager (lille Format) til

Danmark, Sydsverrig, Østkyst Hertugdømmerne 22¹/₂ Pf. pr. August og 25 Pf. pr. September, endvidere noteres til Flensborg Bjælker 11 à 12 Pf., til Østkyst Kulhavn Chocks 7/ à 7/6 pr. load.

ab Stolpmünde er det nu flovt; mulig vil et enkelt Skib kunne placeres derfra med Havre til Danmark eller Sverrig.

ab Stettin skal det være lige daarligt; der er sluttet Jærn til Kjøbenhavn 2³/₄ Mark; Aarsagen til den flovte Tilstand i Stettin maa vel nærmest ligge i, at Lægterne fra det indre af Tyskland paa Grund af stærk Lavvande ikke kan naa ned til Stettin; forhaabentlig vil en Forandring heri snart indtræde.

ab Rostock noteres Benmel i Sække til Hobro 3¹/₂ Mark, samt Havre til Danmark, Sydsverrig 4 Mark, Gøteborg 4¹/₂ Mark pr. Ton.

ab Hamburg er sluttet 4¹/₂ Mark pr. Ton Majs til Danmark.

ab Sydsverrig noteres stadig Raasten til Danzig 3¹/₂ à 4 Mark, Gadesten til Hamburg 4 Mark, til Kønigsberg 3¹/₂ Mark, til Elbing 4 Mark.

ab Landskrona, Gøteborg 2¹/₂ Kr., Kønigsberg 3¹/₂ à 3³/₄ Mark, Danzig 3¹/₂ Mark pr. Ton Lervarer.

ab Helsingborg, Gødning til Vestervik 2¹/₂ Kr., Strømstad, Uddevalla 2¹/₂ Kr., til Drammen Lervarer 3¹/₂ à 4 Kr.

ab Warberg, dansk Provinshavn 6¹/₂ Øre pr. Kbfd. Planker og Brædder.

ab Kjøbenhavn har det været ret flovt i den forløbne Uge, der blev sluttet Ben til Lübeck 6 Mark.

ab Bornholm, Klinker til Kiel 8 Mark, Lübeck 9 Mark pr. Mille.

ab Nakskov er sluttet nogle Skibe for Hvede til Sundhavn, 11 à 12 Øre pr. Ctnr.

ab Christianiafjord, Is til Hamburg 6¹/₄ Mark, Dundee 7/. Dover eller Folkestone 9/ à 9/6.

ab Porsgrund Bjælker til Barry Dok 20/, til Leithfjord Kortprops 15/.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Jeg har læst flere Referater fra Retsafgørelser i England, angaaende Kollision i Taage af Skibe, som har manøvreret og signaleret i Overensstemmelse med § 28 i Søvejsreglerne af 1897, uagtet de Skibe, for hvilke de holdt af, endnu ikke var i Sigte. Er ikke dette et Brud paa Bestemmelserne i ovennævnte Paragraf, hvori findes Ordene „i Sigte“, eller er der gjort nogen Forandring i denne Paragraf? Dommeren har ikke gjort nogen Bemærkning angaaende dette Punkt.

Sv.: Der er ikke gjort nogen Forandring i § 28. Den omhandler kun Skib i Sigte af et andet, og et Dampskib skal da i Følge denne, naar det forandrer Kurs, være berettiget og forpligtet til at give det tilsvarende Signal — korte Stød. Paragrafen siger ikke udtrykkelig, at „de korte Stød“ ikke skal gives, før Skibene kommer i Sigte af hinanden, og vi kender heller ingen Retsafgørelse for, hvorvidt dette, at der gives saadant Signal, før det andet Skib er i Sigte, er eller ikke er Brud paa denne eller nogen anden Søvejsregel, skønt ganske sikkert Tilfælde af den Slags maa være kommet for Retten. Det er muligt, at Grunden til, at Retten ikke har holdt sig til dette Punkt er den, at Signalering efter § 28 i Overensstemmelse med den tagne Kurs, selv om det andet Skib ikke er i Sigte, mulig ikke kunde foraarsage eller bidrage til en paafølgende Kollision. Det er et ganske andet Spørgsmaal, om det er rigtigt eller urigtigt at manøvrere for et Skib, førend Skibet er set. Dette Spørgsmaal har ofte været behandlet for Retten. Det er ikke Brud paa nogen Paragraf i Reglerne; men det er muligt, at det er uforsvar-

ligt. De forhaandenværende Omstændigheder maa tages i Betragtning.
(Shipp. Gaz.)

Sp.: Saa vidt mig bekendt er Avtoriteterne i Finland forpligtede til at godkende danske Skibes Certifikat, som er udstedt efter 1903 eller hvor Ommaaling har fundet Sted efter 1902. Imidlertid var dette alt andet end Tilfældet, da jeg var der for c. 1 Maaned siden med mit Skib „Galathea“, som efter Certifikat maaler 181 Reg.-Tons, idet Udgifterne blev beregnede efter 197 Reg.-Tons. Da jeg gjorde Bemærkning derom paa Toldboden, blev der svaret mig, at det var efter den finske Lov, og det maatte alle Skibe betale.

Imidlertid vilde det være af Interesse at faa fuld Klarhed i nævnte Sag, hvorfor jeg beder den ærede Redaktion om godhedsfuldt at give Oplysning desangaaende.

H. Bom.

Sv.: Vi har i denne Anledning henvendt os til Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, der velvilligst har meddelt os, at Anerkendelsen gælder for Certifikater, der er daterede efter Januar 1901. (jfr. Generaltolddirektoratets Cirkulære af 23. April 1902). Certifikatet for 3m. Skonnert „Galathea“ af Svendborg er imidlertid, i Følge Bureauets Oplysning, dateret d. 5. Maj 1897.

Fra Sø og Land.

Sømands- og Fiskerhjemmet i Esbjerg har, i Følge „Helsingør Avis“, af Landbrugsministeriet faaet tilstaaet et Beløb af 1,000 Kr. for indeværende Finansaar til Driften af en Fiskerskole i Esbjerg.

Til det italienske Parlament er der indleveret et Forslag fra Marineministeren om, „at Skibsfarten langs de italienske Kyster og andet maritimt Arbejde paa Landets Ankergrunde og Havne reserveres det italienske Flag i de Tilfælde, hvor ikke anderledes er bestemt ved særskilte Traktater og Konventioner“.

(Kysten).

„Oscar II“s Grundstødning. Lodsøn, der var ombord paa Damperen „Oscar II“, da den grundstødte, er bleven sat under offentlig Anklage, da man mener, at Grundstødningen skyldes hans Ukyndighed. Sagen er gaaet til Behandling ved Christianssands Underret.

Ingeniør Husted, der i sin Tid har været ansat hos Burmeister & Wain, afrejser i en nær Fremtid til Buenos Ayres for der paa Selskabets Vegne at grundlægge en Filial.
(Helsingør Avis.)

Ugens Havarier.

Diana, Dpsk. af Odessa, der, som meddelt, grundstødte udfor Rønne, kom, efter at en Del af Ladningen var lægtret, flot med Svitzers Assistance og er, efter at Besigtelse har fundet Sted, afsejlet til Gjedser. Bjærgelønnen fastsættes ved Voldgift.

Emmy, Damptrawler af Bremerhafen, har d. 9. ds. paa Rejsen fra Nordøen til Hamburg, været paa Grund paa Sprogø Østrev. Damptrawleren „Tanboot“, af Bremerhafen, der var paa Rejse gennem Storebelt, assisterede „Emmy“ flot. Skaden, hvis der er nogen, er ukendt.

Alfred, Skonnertbrig af Svendborg, har d. 7. ds. ved Afsejling fra South Shields paa Rejse til Danmark været i Kollision med Kajen ved Milldam. Kajen blev stærkt beskadiget, og Skonnerten fik saa stor Skade, at den maatte returnere for Reparation.

Kodan, 3-m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Caracas til Storbritannien sunken efter at have været i Kollision med Dpsk. Kensington. Besætningen blev reddet om Bord i Damperen.

Skonnerten, der var bygget i Carrickfergus i 1882, maalte 179 Netto Reg.-Tons.

Vera Irena, Skonnertbrig af Reval, er d. 10. ds. paa Rejsen fra Port Laxø til West Hartlepool med Props, i Nærheden af Trindelens Fyrskib bleven oversejlet af Dampskibet „Warsaw“ af Leith, paa Rejse fra Stettin til Hjemstedet med Stykgods. Damperen bragte Skonnertbriggen, der havde faaet saa svær Bagbords Skade, at den flød paa Lasten, ind paa herværende Red, hvorfra den af Dpsk. „Expres“ bugseredes ind i Havnen for Reparation. Damperen „Warsaw“, der var ubeskadiget, fortsatte Rejsen til sit Bestemmelsessted.

De to Venner, Galease af Storehedinge, er d. 7. ds. sunken i Aarhus Havn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Mandag d. 4. Juli foretoges paa Flensborg Skibsværft Prøvefart med Damperen „Therese Horn“, bygget for Regning Rederiet H. C. Horn, Slesvig. Prøvefarten forløb heldigt, og de kontraherede Betingelser blev i enhver Retning opfyldt. Skibet, som har en Lasteævne paa 4,800 Tons, har følgende Dimensioner: Største Længde 312' 0", Bredde 45' 2", Dybde (moulded) 28' 6".

Lørdagen d. 2. Juli foretoges Prøvefart med Staal-Skruedamperen „Bryssel“, der saa vel som Maskinerne er byggede paa Værftet „Le Vulcain Belge“ Ltd. Shipbuilding, Engineering & Repairing Co., Antwerpen, efter Lloyds højeste Klasse for Regning Dampskibsselskabet Vulcan, Hr. C. P. Jensen.

Hoveddimensioner: Længde 240', Bredde 37' og Dybde (moulded) 19' 2", Lasteævne c. 2,360 Tons. Skibet er i enhver Retning forsynet med de mest moderne Indretninger.

Paa Prøvefarten, der i enhver Henseende forløb fuldtud tilfredsstillende, opnaaedes en Hastighed af 11,8 Knob. Efter Prøveturen afsejlede Skibet til Newcastle for at laste Kul til Kronstadt.

Den belgiske Regering har i flere Maaneder ligget i Underhandlinger med Selskabet Cockerill i Seraing om Bygningen af en ny Postdamper for Ruten Ostende-Dover. Denne Damper skal udstyres med Turbiner. Forhandlingerne er nu kommet til Afslutning, og den ny Damper skal bygges paa Værftet i Hoboken; dens Hoveddimensioner skal være: Længde 344', Bredde 40' og Dybde paa Hoveddækket 15'. Den bliver et Søeterskib til Damperen „Prinsesse Clementine“, der blev bygget i 1894. Da Turbinerne indtager mindre Plads end Stempelmaskiner, bliver Salonerne større. Hastigheden skal være 22½ Knob; Overfarten fra Ostende til Dover vil være 2 Timer 40 Minutter.
(Hamb. Børsenh.)

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft afholdtes d. 12. ds. en vellykket Prøvetur i Sundet med en ny Damper „Sønderjylland“, Værftets Nybygning No. 237, der er bygget for Regning det Forenede Dampskibs Selskab. Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 163' 8", Bredde 25' 9", Dybde 11' 8". Det skal bruges til indenlandsk Passagerfart, er udstyret med al moderne Komfort og forsynet med en Triple Ekspansions Maskine paa 600 Hestes Kraft.

Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af 11½ Knob lastet.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12. Juli.) Adolph Andersen, Schubert, afg. forv. fra Antwerpen 14. Juli til Königsberg. — Alabama, Gotsche, ank. til New Orleans 8. Juli; afg. c. 15. Juli hertil. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Boston 28. Juni hertil. — Algarve, Borries, afg. forv. fra Lissabon 11. Juli hertil. — Anglo Dane, Wiberg, dokker i Helsingør. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, ank. forv. 17. Juli til Filadelfia. — Arno, Strubberg, afg. forv. fra Barcelona 12. Juli til Genua. — Axelhus, Skow, afgaar forventlig til Vestnorge 13. Juli. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til London 10. Juli. — Beira, Lunge, ankom til Valencia 10. Juli. — Chr. Broberg, Nielsen, afgaar forv. fra Alicante 12. Juli til Marseille. — Christian IX., Møller, afgaar forv. fra Danzig 12. Juli til Königsberg. — Dagmar, Larsen, pass. Gibraltar 7. Juli hertil. — Douro, Mortensen, afg. herfra 11. Juli til Lovisa. — Esbjerg, Søeberg, afg. forv. 13. Juni herfra til Stavanger og Bergen. — Florida, Ørum, pass. Newport News 30. Juni, ank. forv. her 17. Juli. — Frederik, Thomsen, afgaar forv. herfra 13. Juli til Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 3. Juli. — Georgios I., Sørensen, ankom til Antwerpen 11. Juli. — Hekla, Hempel, afg. fra New York 2. Juli hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. forv. herfra 13. Juli til New York. — Hengest, Harder, pass. Holtenau 11. Juli til London. — Island, Holm, afgik fra Christianssand 9. Juli til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Dartmouth 8. Juli til Tarragona. — Jolantha, Christiansen, ankom til Antwerpen 7. Juli. — Kasan, Hansen, afgik fra London 10. Juli hertil. — Kiew, Frisenette, afgaar forv. fra London 12. Juli til Zwijndrecht. — Loire, Craignou, afgik herfra 9. Juli til Bordeaux. — Louise, Kruse, ankom hertil 11. Juli. — Louisiana, Andresen, afgik fra Baltimore 30. Juni hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. forv. herfra 16. Juli til Boston. — Morsø, Jacobsen, ankom til Norrkøping 11. Juli. — Moskov, Meldahl, pass. Holtenau 10. Juli til St. Petersburg. — Nicolaj II., Lissner, afgaar forv. fra Boston 13. Juli hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. forv. fra Antwerpen 12. Juli hertil. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Riga 10. Juli til Antwerpen. — Oscar II., Skjødt, ank. til New York 11. Juli. — Perm, Christensen, ankom hertil 11. Juli. — Pregel, Olsen, ankom hertil 11. Juli. — Rita, Schibbye, ank. til Stockholm 11. Juli. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 9. Juli. — Seine, Dampt, afgik herfra 9. Juli til St. Petersburg. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 4. Juli til New Orleans. — Thyra, Fischer, afg. fra Libau 9. Juli til Hull. — Tiber, Bech, afgik herfra 8. Juli til St. Petersburg. — United States, Wulff, afg. fra New York 6. Juli hertil. — Valdemar, Johnsen, afg. forv. fra Hull 11. Juli til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik herfra 11. Juli til Riga. — Viking, Rasmussen, ankom til Stockholm 8. Juli. — Bergensen atgik fra Bergen 11. Juli nordpaa. — Ellen ank. til Havre 10. Juli. — Klar afg. fra Dunkerque 8. Juli hertil. — R. E. Berg afg. forv. fra Königsberg 12. Juli hertil. — Svenske afgik fra Stockholm 8. Juli hertil. — Marie afg. fra Manchester 10. Juli til Liverpool—Swansea—Kjøbenhavn. — Vadsø ankom hertil 11. Juli. — Zero ankom til Hull 10. Juli. — Una ankom hertil 8. Juli. — Venus afg. herfra 8. Juli til Stettin. — Activa ankom hertil 11. Juli.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ankom til South Shields 6. Juli. — Frode, Tøfte, ank. til Rotterdam 12. Juli. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Sundswall 12. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Uleåborg 9. Juli. — Erik II, Schmidt, afgik fra Rahja 12. Juli. — Knud II, Hansen, afgik fra Blyth 11. Juli. — Danmark, Kraemer, ankom til Wasklot 10. Juli. — Ragnar, Holst, ank. til Stettin 11. Juli. — Skjold, B. Mahncke, ankom til Sunderland 8. Juli. — Magnus, A. S. Mahncke, ankom til Kjøbenhavn 8. Juli. — Olaf, Petersen, afgik fra Porkansaari 5. Juli. — Svend II, Riher, ank. til London 7. Juli. — Harald, Hveysel, afg. fra Himango 9. Juli.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Boness 9. Juli, bestemt til Aarhus. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Archangel 30. Juni, best. til Hull. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Gand 9. Juli. — Hamlet, Schjødt, afg. fra Gand 10. Juli, best. til Weymouth. — Helge, Olsen, ankom til Torneå 9. Juli. — Rolf, Olsen, ankom til Uleåborg 4. Juli. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afg. fra Newcastle 6. Juli, best. til Kronstadt.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Hull 11. Juni. — Vagn, Jørgensen afgik fra Trangsund 9. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 9. Juli. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Cardiff 8. Juli, best. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Sunderland 8. Juli, best. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Kronstadt 7. Juli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til

St. Petersburg 1. Juli. — Russ, Rasmussen, afg. fra Rotterdam 9. Juli, ank. til Blyth 11. Juli. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Jacobstad 5. Juli, best. til Hartlepool.

Helmdal. Anine, Rathje, afgik fra Blyth 5. Juli. — Kamma, Løffler, ank. til Ghent 11. Juli. — Helga, Christensen, ank. til Calais 12. Juli. — Martha, Waaben-Hansen, ankom til Frederikshavn 11. Juli. — Elna, Leth, ank. til Norrkøping 12. Juli. — Therese, Pedersen, afg. fra Nordmaling 6. Juli. — Simone, Jørgensen, afg. fra Libau 12. Juli. — Jeanne, Lagesen, ankom til Råfse 10. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Hartlepool 5. Juli. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Hartlepool 9. Juli. — Dana, Lambertsen, ank. til Setubal 5. Juli. — Ophelia, Wilhelmson ankom til Grangemouth 12. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Esbjerg 11. Juli, best. til Grangemouth. — Niobe, Mathisen, ank. til Aalborg 6. Juli. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Archangel 8. Juli, best. til Liverpool. — Nordseen, Gram, afg. fra Reval 10. Juli, ankom til St. Petersburg 11. Juli. — Nora, Jørgensen, afg. fra Blyth 8. Juli, ank. til Aalborg 11. Juli. — Napoli, Christensen, afg. fra Riga 11. Juli til Cherbourg. — Neptun, Knudsen, afg. fra Göteborg 8. Juli, ank. til Lysekil 8. Juli. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Trangsund 8. Juli, bestemt til Calais. — Alfa, Hansen, afgik fra Rouen 10. Juli, best. til Blyth. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Methil 9. Juli, ank. til Esbjerg 12. Juli.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Koivosaari (Trangsund Distr.) 10. Juli. — Mary, Nielsen, afgik fra Antwerpen 10. Juli, best. til Danzig.

Jylland. Ester, Sørensen, ankom til Riga 11. Juli. — Ingrid, Meinertz, ankom til Uleåborg 10. Juli.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Uleåborg 6. Juli. — Nordland, Petersen, ankom til Barry 11. Juli. — Holland, Lund, afgik fra Rotterdam 11. Juli. — England, Andresen, ank. til Libau 8. Juli. — Rusland, Møller, afgik fra Rotterdam 12. Juli.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Shields 8. Juli. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Libau 11. Juli. — Mars, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 8. Juli.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, afgik fra Terneuzen 11. Juli, best. til Methil eller Burntisland. — Russia, Jespersen, ankom til Riga 5. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Deltzyl 7. Juli, ank. til Methil 9. Juli.

Østersøen. Cimbria, Hansen, afgik fra Hamburg 11. Juli, best. til Hudiksvall. — Patria, Petersen, afg. fra Luleå 8. Juli, bestemt til Emden. — Gratia, Andersen, afgik fra Antwerpen 7. Juli, ank. til Kbhvn. 11. Juli.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 12. Juli, best. til Ghent. — Gallia, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 7. Juli, ank. til Riga 10. Juli. — Britannia, Jensen, afgik fra Luleå 11. Juli, bestemt til Rotterdam. — Caledonia, Storm Hansen, ankom til Amsterdam 5. Juli.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 10. Juli, bestemt til Grangemouth. — Estonia, N. Fisker, afgik fra Kemi 7. Juli, best. til Amsterdam.

Dannebrog. A malienborg, Ørbeck, afg. fra Frederikshavn 6. Juli, bestemt til Ghent. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Nantes 11. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kronstadt 2. Juli. — Jomsborg, Kühl, ank. til Cardiff 6. Juli. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Liverpool 6. Juli, best. til Garston. — Rosenborg, Schultz, ank. til Blyth 9. Juli. — Skanderborg, Jensen, ankom til Kronstadt 8. Juli. — Søborg, Fischer, ank. til Manchester 5. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ekenæs 6. Juli. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Cardiff 8. Juli. — Flynderborg, Larsen, ank. til Wasa 10. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, pass. Reden 11. Juli. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Helsingfors 10. Juli, best. til Rouen. — Marselisborg, Mathiasen, afgik fra Newcastle 9. Juli, best. til Kronstadt. — Silkeborg, Petersen, ank. til Ny Karleby 6. Juli. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Khantenay 7. Juli, best. til Sunderland. — Tuborg, Agerlin, ankom her 9. Juli. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Ny Karleby 6. Juli. — Vordingborg, Petersen, ank. til Boness 11. Juli.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Rouen 11. Juli. — Kallundborg, Lund, ank. til Uleåborg 6. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Reval 11. Juli. — Helene, Jensen, afgik fra Grimsby 10. Juli, best. til Kronstadt. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til St. Petersburg 9. Juli. — Agnete, Sørensen, ankom til Antwerpen 10. Juli. — Hermia, Petersen, ankom til Blyth 12. Juli. — Ajax, Brorsen, ank. til Riga 10. Juli. — Alice, Hansen, ank. til Methil 11. Juli. — Bornholm, Abraham-

sen, ank. til Kiel 11. Juli. — Nauta, Madsen, afg. fra Portland 8. Juli, best. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie. Berentzen, afgik fra Hongkong 5. Juli. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Singapore 8. Juli. — Siam, Jensen, ankom til Tongku 6. Juli. — Anamba, Cortsen, afgik fra Dartmouth 30. Juni. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 5. Juli. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Vigo 11. Juli. — St. Thomas, Schmidt, ank. til Vera Cruz 12. Juli.

Ærø. Enigheden, Svane, ankom til Kjøge 11. Juli. — Erindring, Hansen, ankom 11. Juli til Havre. — Energi, Nielsen, ank. 8. Juni til Boness.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Calais 7. Juli. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Tyne 9. Juli. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Antwerpen 10. Juli. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Ghent 8. Juli. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Terneuzen 7. Juli. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Odense 13. Juli. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Repola 8. Juli. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Uleåborg 7. Juli. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Kotka 9. Juli. — Chr. Christensen, Hansen, ankom til Blyth 7. Juli.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Repola 11. Juli. — London, Bom, ank. til Bremen 8. Juli. — Paris, Krogh, ankom til Boness 12. Juli. — Bryssel, Tholander, afgik fra Howdon 4. Juli, best. til Kronstadt.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Wehmaasund 8. Juli. — Wien, Brink, ank. til Uleåborg 8. Juli.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, afgik fra Uleåborg 12. Juli, best. til Havre. — Clara, Jensen, ankom til Kotka 11. Juli. — Kai, Bønnelycke, afg. fra Newcastle 9. Juli, best. til Neufahrwasser. — Svend, Kurtzhals, afg. fra Libau 11. Juli, best. til Leith. — Erik, Steen, ankom til Neufahrwasser 10. Juli. — Axel, Damm, ankom til Korsør 10. Juli. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Cherbourg 12. Juli.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Archangel 8. Juli, best. til Rouen.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Gladstone, Duysen, afgik fra Junin 24. Juni til Kanalen f. O. — Aalborg, Simonsen, afgik fra Jaluit 11. Marts til Valparaiso. — Serapis, Mathiasen, afg. fra Geelong 3. Juli til Algoa Bay. — Dorane, Sigurdson, ank. til Hamburg 7. Juli fra Rio Hache. — Amete, Nielsen, ankom til Hernøsand 6. Juli fra Swansea. — Sørine, Andersen, afgik fra Burntisland 7. Juli til Hamburg. — Lenita, Clausen, afgik fra Demarara 7. Juli til Falmouth. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, afgik fra Hamburg 8. Juli til Guayaquil, til Søs fra Elben 9. Juli. — Laura, Kallesen, afgik fra Pernambuco 28. Juni til Frey Bentos.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, afgik 4. Juli fra Shields til Bahia. — Martha, Brinch, afgik 29. Juni fra Rio Janeiro til Port Elisabeth.

Svendborg. Hans Ditlev, Christensen, ank. til Rødvig 2. Juli. — Peter, Jørgensen, ankom til Laurvig 3. Juli. — Vera, Jensen, ankom til Christinestad 4. Juli. — Rotha, Rasmussen, ankom til Faaborg 5. Juli. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Christianssand 5. Juli. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Dysart 6. Juli. — Valdemar, Andreasen, ankom til Odense 6. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Gøteborg 7. Juli. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Sandvik 8. Juli. — Lindhard, Madsen, ank. til Frederikshavn 6. Juli. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Benodet 7. Juli. — Slesvig, Hansen, ankom til Brevik 10. Juli. — Alma, Hansen, ank. til St. Petersborg 10. Juli. — Lindhard, Madsen, ankom til Carlskrona 10. Juli. — Skirner, Pilegaard, ankom til Par 9. Juli. — Urda, Mikkelsen, ankom til Folkestone 10. Juli. — Ruth, Falentin, ankom til St. Petersborg 9. Juli. — Gæa, Petersen, ank. til Neder Calix 9. Juli. — Delos, Andersen, ankom til Plymouth Red 10. Juli. — Erhardt, Larsen, ankom til Snekkersten 9. Juli. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Neufahrwasser 10. Juli.

Ærø. Marthing, Friis, ankom 8. Juli til Nordmaling. — Ellen, Hansen, afgik 3. Juli fra Kjøbenhavn til Masnedund. — Thora Johanne, Christensen, afgik 3. Juli fra Kjøbenhavn til Horsens. — Anna, Madsen, ankom 3. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sundsvall til Kirkwall. — Marie, Kromann, afgik 6. Juli fra Kjøbenhavn til Flensborg. — Genius, Bastrup, ankom 4. Juli til Svaneke. Vega, Rasmussen, ank. 5. Juli til Solambol. — Kathinka, Olsen, ankom 5. Juli til Kjøbenhavns Red paa Rejse til Kongsberg. — Dannebrog, Boye, ank. 5. Juli til Boness. — Apollo, Albertsen, ankom 5. Juli til Swinemünde. — Cecilie, Rasmussen, ank. 5. Juli til Kjøbenhavn fra Eken-

sund. — Gabrielle, Henriksen, ank. 5. Juli til Kjøbenhavn fra Ekensund. — Frederik & Ane, Andersen, ankom 4. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Stralsund til Sunderland. — Salus, Bager, ank. 5. Juli til Stege. — Svane, Møllmann, ankom 5. Juli til Hundested. — J. Kofoed, ankom 9. Juli til Helsingfors. — Herkules, Bager, ankom 5. Juli til Kragerø. — Nathalia, ankom 6. Juli til Blyth. — Bien, Petersen, ankom 7. Juli til Pillau. — Albertha, Kromann, passerede 6. Juli Kjøbenhavn paa Rejse fra Hernøsand til Strandager. — Heimdal, Eriksen, ankom 30. Maj til Rio Hache (Columbia) fra Dakar (Afrika). — Christine, Petersen, ankom 4. Juli til Kødedy. — Hans, Hansen, ank. 4. Juli til Frederikshavn. — Vera, Hansen, ankom 6. Juli til Sletten paa Rejse fra Kemi til Faro. — Maren, Jørgensen, ank. 6. Juli til Kjøbenhavn fra Karlshamn. — Johanne, Østermann, sejlklar 24. Juni i Bay Roberts, best. til Lunday Island (Labrador). — Skandia, Hay, ankom 7. Juli til Masnedund. — Alma Marie, Hansen, afgik 7. Juli fra Gravesend til Saffi. — Caroline Kock, Hansen, ank. 8. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Hernøsand til Faro. — Anne Sophie, Petersen, ankom 6. Juli til Kjøbenhavn. — Else, Mortensen, ank. 6. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Friis, ankom 6. Juli til Krik. — Henry, Bager, ank. 9. Juli til Gefle. — Neptun, Jensen, ankom 9. Juli til Swinemünde. — Niels Juel, Nielsen, sejlklar 14. Juni i Konakri (Afrika), bestemt til Rio Hache. — Venus, Madsen, ankom 7. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Åbo til Rochester. — Debora, Rasmussen, ankom 9. Juli til Boness. Lauritz, Folmer, ankom 9. Juli til Helsingborg. — Habil, Rasmussen, afgik 8. Juli fra Hamburg til Sundsvall. — Norden, Rasmussen, forv. 28. Juli sejlklar i St. Johns (New Foundland) til Clare Castle. — Paket, Friis, ankom 8. Juli til Kjøbenhavn. — Caroline, Albertsen, ankom 8. Juli til Kjøbenhavn. — Hildur, Andersen, ankom 11. Juli til Charlestown Bay. — Elna, Carlsen, ank. 11. Juli til Calais. — H. C. Grube, Svane, er passeret Brunsbüttel. — Enigheden, Friis, ankom 10. Juli til Kongsberg. — Christian IX, Lauritzen, ankom 10. Juli til Mariager. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 10. Juli til Hernøsand. — Karen, Bager, ankom 11. Juli til West Wemyss. — De tvende Brødre af Ommel, Rasmussen, ank. 8. Juli til Frihavn. — Theodor, Andersen, afgik 9. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Forening, Hansen, ankom 10. Juli til Lofoten. — Saga, Jensen, forv. 11. Juli afgaaet fra Laguna til Hamburg. — Hermod, Dreimann, ankom 10. Juli til Stugsund.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. Vagerne, der til Brug ved Opmaalning var udlagt paa Horns-Rev, er atter inddraget.

Skagerrak. Skagen. Lodsdamperen ved Skagen er atter paa Station og Lodsdaeksbøden inddraget.

Kattegat. Kyholm V. Kyholm-Løb. I Kyholm-Løb er en Risprisk med 3 Koste, Kyholm-Løb V., udsat i 13 Fod Vand i det N.-lige Indløb, tæt Ø. for 7 Fods Stenrøsen og en Halmprisk med 1 Halmvisk, Kyholm SV., i 13 Fod Vand, paa SV.-Hjørnet af Kyholm Landgrund.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Hanöbukten. Ronneby. Gäsfeten. Stangmærket paa Gäsfeten er borttaget.

Öland V.-Kyst. Degerhamn. Et Fartøj er sunket uden for Degerhamn, c. 1 Kml. fra Land. Et grønt Flag er bragt paa Vraget. 56° 22' 0" N. Br. 16° 22' 36" Ø. Lgd.

Rusland. Riga Bugt. Pernau. Uddybningen over Pernau Barre er endt. Dybden 17 Fod.

Øsel S.-Kyst. Arensburg. I Farvandet til Arensburg er i Ramasaar Ledefyrilinje fundet en 11 Fods Grund. Man bør holde sig Ø. for Ledelinjen.

Tyskland. Pillau. Udenrigsministeriet meddeler: Ved Pillau afholdes Skydeøvelser fra Kystbatterierne fra 14de—16de Juli samt paa Hverdage fra 3die—26de August 1904 fra Kl. 7—12 Fm. Havnen er i den Tid spærret. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og Damper ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Mittelbake er borttaget fra 15de—20de Juli 1904.

Leba Munding. I den nærmeste Tid foretages Uddybning uden for Leba Munding, hvorved Søgelys anvendes.

Leba, Stolpmünde, Rügenwaldermünde og Kolbergermünde.

Fra 15de Juli 1904 gives Taagesignalet med Klokke i Leba, Stolpmünde, Rügenwaldermünde og Kolbergermünde hver 1/2 Minut i Stedet for hver 1 Minut.

Oderbank. Af de tre Tønder paa Oderbank S. Ende indtages de to S.-ligste. 3/4 Kbl. S. for den tilbageblivende Tønde er anbragt en fast Vandstandsmaaler. Tre eller fire Spirtønder med rødt Flag udlægges i N.- og S.-lig Retning paa Banken.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Ostfriesische Øer. Benersiel—Langeoog Ø. Mellem Benersiel og Langeoog er udlagt et Telegrafkabel. Kablet er N. og S. for Farvandet mellem Langeoog og Rute Plate og Weser Plate afmærket med en grøn Tønde, mærket „Telegraf“.

Ems. Ostfriesische Gatje. I den S.-lige Del af Ostfriesische Gatje, c. 2 1/2 Kbl. NV. for Lystønde „G 4“, har en Grund med 10 à 12 Fod Vand dannet sig midt i Farvandet, fra Knock Fyr i V. og fra Kampen Fyr i S. 1/2 V. 53° 20' 22" N. Br. 7° 0' 32" Ø. Lgd.

Holland. Fra 4de August til 14de September 1904 afholdes Sømineøvelser:

I Haringvliet, 2 Kbl. neden for Hellevoetsluis, mest uden for det dybe Farvand. Pladsen er afmærket med Spidstønder.

I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, S. for Spidstøndelinjen, ud for Fort Hoek van Holland. Pladsen er afmærket med røde Spidstønder mod Farvandet og mod S. med grønne Tønder.

I Volkerak, fra 26de Juni til 3die September, saa vidt mulig uden for det afmærkede Farvand, ud for Fort de Ruyter. Pladsen er afmærket med Tønder.

I Schulpengat, fra 4de August til 14de September, uden for det afmærkede Farvand, ud for Kijkduin. Pladsen er paa N.-Siden afmærket med to rød og sort tærnedede Stump-tønder og paa S.-Siden med to rød og sort tærnedede Spidstønder, alle med Kors.

Zuiderzee. Lægteren „Drie Gebroeders“ er sunket paa 52° 30' 30" N. Br. 5° 32' 44" Ø. Lgd. Mindste Dybde over Vraget 3 Fod. Det er afmærket med en Vragtønde, og om Natten vises de almindelige Signaler.

Aardappelengat. I Aardappelengat er Dybden nu midt i Farvandet 16 Fod, langs Stumpstønderne 13 Fod og langs Spidstønderne 6 Fod.

Haringvliet. Bommel. I Bommel er den mindste Dybde i Ledelinjen nu 18 Fod. Lige over for Bommel Kyst er udlagt en Stumpstønde, der angiver Bojningen i Løbet.

England. Tyne. Black Middens. I Følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Newcastle er Black Middens Lystønde midlertidigt inddragen.

Skotland. Inverness Firth. Craighton Point. Paa Craighton Point Baake er tændt et Fyr, der hver 6 S. viser Et-Blink. Lyset er hvidt fra N. 89° V. gennem V. S. og Ø. til N. 81° Ø, rødt fra N. 81° Ø. til N. 38° Ø. Flammens Højde: 20 Fod. 57° 30' N. Br. 4° 14' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Somme. Passe NO. Paa Grund af Løbets Forandring er den sorte, spidse Anduvningstønde Nr. A 1 med Cylinder ved Passe NO. i Somme flyttet til 50° 14' 36" N. Br. 1° 31' 5" Ø. Lgd.

La Penzé. Fartøjet „Catherine“ er sunket i 8 Fv. Vand i Munden af La Penzé paa Styrbords Side af Løbet, tæt ved Baaken Enès Ebel eller Les Chaines i Linjen Menk og Trousken Taarne overet. 48° 40' 50" N. Br. 3° 56' 20" V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Small Isles. Hysgejr Rocks. Den 1ste August 1904 tændes paa Hysgejr Rocks et hvidt Lynfyr, der hver 30 S. viser Tre-Lyn, Lyn c. 1/2 S. Mørke c. 3 S., Lyn c. 1/2 S., Mørke c. 3 S., Lyn c. 1/2 S., Mørke c. 2 1/2 S. Flammens Højde: 132 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Hvidt. 124 Fod højt Taarn paa en Klippe c. 4 Kbl. S. 20° V. fra Øgruppens N.-Ende. 56° 58' N. Br. 6° 41' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Béniguet. Fornic. Paa Klippen Fornic er opført en sort og hvid vandret stribet, pyramideformet Baake med Diamant. c. 20 Fod høj over Vandet. 48° 20' 38" N. Br. 4° 52' 52" V. Lgd.

Baie de Quiberon. Teignouse. Teignouse Fyr er slukket og det midlertidige hvide, faste Fyr tændt.

Gironde. Fyrskibet „Grand Banc“ er midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib, der viser samme Fyr og er af samme Udseende, men det er ikke mærket Grand Banc. 45° 39' 49" N. Br. 1° 16' 7" V. Lgd.

Canada. River St. Lawrence. Quebec. Point Levis Shoal. En sort Lystønde Nr. 89 B, der viser hvidt Fyr med For-

mærkelser, er udlagt ved N.-Kanten af Point Levis Shoal i Quebec Havn, 1/4 Kml. V. for Levis Dok. 46° 49' 54" N. Br. 71° 10' 30" V. Lgd.

Matane og Little Metis Fyrtaarne, begge paa S.-Siden af St. Lawrence River, er nu malet lyserøde.

Skibsførere anmodes om at meddele til „The Chief Engineer of Lighthouse Departement“, om den ny Farve for Fyrtaarne mere kendelige end de var tidligere.

Gulf of St. Lawrence. Magdalen Islands. Bird Rocks. Bird Rocks Fyr viser midlertidigt hvidt, fast Fyr.

New Brunswick Ø.-Kyst. Miramichi Bay. Vin Bay. En sort Spirtønde er i 12 Fv. Vand udlagt ved V.-Enden af Vin Island, 5 Kbl. N. 84° V. fra Vin Island forreste Ledefyr.

Martin River Fyrtaarn, paa S.-Siden af Gulf of St. Lawrence, er nu malet lyserødt.

Prince Edwards Island Ø.-Kyst. Cardigan Bay. Georgetown Harbor. Cardigan Shoal. Tønden ved SØ.-Enden af Cardigan Shoal er ombyttet med en rød Spidstønde, der ligger i 6 Fv. Vand, 1 1/2 Kml. N. 14° V. fra Panmure Island Fyr og i S. 75° V. fra Boughton Point. 46° 9' 57" N. Br. 62° 28' 6" V. Lgd.

Prince Edwards Island N.-Kyst. Grenville Harbour. Tønden uden for Barren ved Indløbet til New London Harbour er ombyttet med en rød Spidstønde, som ligger i 3 1/2 Fv. Vand paa Styrbord Side af det dybeste Løb, lidt V. for New London Ledefyrilinje, fra Cape Tryon Tønde i S. 65° Ø.

Spirtønden ved Ø.-Enden af Simms Point Reef er ombyttet med en rød Spidstønde, mærket „Simms Point“, der ligger i 9 Fod Vand, om Styrbord inden for Barren.

New Brunswick. Northumberland Strait. Richiqueto Harbour. Løbet over Barren til Richiqueto Harbour har igen forandret sig, hvorfor Ledefyrene er flyttet. Forfyret staar c. 1 Kml. S. 59° Ø. fra Yderenden af Bølgebryderen paa N.-Kysten. 46° 42' 39" N. Br. 64° 46' 14" V. Lgd. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Bagfyret staar 115 Alen S. 23° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 43 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Der er 14 Fod Vand over Barren. Holdt overet leder Fyrene til den sorte Stumpstønde, og til Ledefyrene for Renden er overet.

Nova Scotia. Madame Island SV. Creighton til Crichton. Navnene Creighton Island, Head, Beach, Shoal og Fyr er forandret til Crichton Island, Head, Beach, Shoal og Fyr.

Canada. Bay of Fundy. Damperen „Gulnars“ ligger i Sommer tilankers i dybt Vand for at undersøge Strømmen i Indløbet til Bay of Fundy, mellem Grand Manan og Digby Neck, ud for Yarmouth, eller i Nærheden af Cape Sable 5 à 20 Kml. fra Kysten. Skibsførere anmodes om at se vel ud efter den og om at gaa rigeligt uden om den, da den er ude af Stand til at manøvrere.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Eatons Neck. Ved Eatons Neck Fyr gives Taagesignalet nu med en første Klasse Sirene, der hver 44 S. giver Et-Stød af 4 S. Varighed. Den ny Sirenebygning er opført af rødt Mursten og ligger 1/2 Kbl. NV. for Fyret.

Virginia. Hampton Roads. Fort Monroe. Skibsførere kan, naar de i Kontortiden henvender sig til Marinens Tidsignalstation i Regerings Bygningen paa Værftet ved Fort Monroe, faa deres Kronometre sammenlignede.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. I Brasilien er eller bliver følgende Afmærknings-System indført:

Enligt liggende Grunde afmærkes med Spidstønder, der paa N.-Siden er enten sorte eller hvide, paa S.-Siden røde, paa Ø.-Siden rød og hvid lodret stribede og paa V.-Siden hvid og sort lodret stribede.

Løb afmærkes paa Styrbords Side med røde, spidse Tønder eller Baaker, om nødvendig med Ballon, paa Bagbords Side med sorte eller sort og hvid lodret stribede, stumpe Tønder eller Baaker, om nødvendig med Trekant, og Middelgrunde med hvide og sorte eller røde og hvide vandret stribede, spidse Tønder eller Baaker; Farverne kan dog være anderledes sammensatte. Tønder eller Baaker kan være forsynet med Nummer, Bogstav eller Navn. Numre og Bogstaver er fortløbende.

Styrbord Side er den, der haves til højre, naar man gaar med Flodens Hovedstrøm eller er for Indgaaende i Havn, Flod eller Indløb, Bagbords Side den modsatte.

Vrag afmærkes med en grøn Spidstønde, mærket „C. S.“, eller ved at male en Del af Vraget grønt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Alicante. Paa Yderenden af Molen, som er under Bygning ved Alicante Havn, er tændt et hvidt, fast Fyr. Man maa ikke komme Fyret nærmere end 1/2 Kbl. Fyret vises fra en Pæl. En Lystønde skal udlægges uden for Molen, hvorefter Fyret skal slukkes.

Fejl i italiensk Kort Nr. 186. I det italienske Kort Nr. 186 „da Sciacca a Trapani“ er der nogle Fejl, saa at det tilraades at benytte det engelske Kort Nr. 186 „Mazzara to Palma, including Pantellaria.“

Sicilien N.-Kyst. Cape Zaffarano. Formica. Stagen med Cylinder paa Grunden Formica er atter rejst.

Sicilien S.-Kyst. Capo Scalabri N. Scoglitti. Ved Scoglitti er tændt et hvidt Blinkfy. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 32 Fod høj Fyrpæl ved Fyrpasserhus.

Sicilien S. Pantellaria. Punta Spadillo. Fyret paa Punta Spadillo er et hvidt Blinkfy, der hver 30 S. viser Et-Blink. Blink 11 S., Mørke 19 S. 36° 49' 19" N. Br. 12° 0' 46" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Kanal von Trau. I Kanal von Trau er Bygningen af Kajerne nu fuldført. Dybden i Kanalen indtil 1 Kml. Ø. for Svingbroen er 18 Fod. Passage gennem Svingbroen er atter aaben.

Tunis. Ras Enghela NØ. Vraget af Damperen „Baron Landermont“ ligger sunket i 6 à 7 Fv. Vand, 9 Kbl. N. 35° Ø. fra Fyret Ras Enghela. Masterne er 16 Fod over Vandet. 37° 21' 20" N. Br. 9° 44' 55" Ø. Lgd.

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

Røde Hav. Shab Sufiani. Et i Ø. og V. 1/4 Kbl. langt Rev med 6 Fod Vand er fundet 2 1/2 Kml. SV. t. V. 3/4 V. fra Shab Sufiani N.-Pynt. 23° 31' N. Br. 38° 11' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Kupchi Point SV. En Junk ligger sunken i 13 Fv. Vand 5 3/4 Kml. S. 20° V. fra Kupchi Point og i S. 69° Ø. fra Black Rock. En Mast er over Vandet. 22° 43' N. Br. 116° 3' Ø. Lgd.

Hwang Hai N. Terminal Head N. En Klippe, der falder 11 Fod tør, ligger 14 1/2 Kbl. N. 31° Ø. fra Matsuoza Island Top og i N. 76° V. fra Lump Island Top. 39° 13' 35" N. Br. 122° 11' 12" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, den 14. Juli 1904. — Overrettsdom. — Sammenstød mellem Dampskibene „Napoli“ og „Emil R. Retzlaff“. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Det maa fremgaa af Konnossementet, at Lasten føres paa Dækket. — Vort Fyrvæsens Udvikling. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Juli 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		75	77
Danmark	69 ³ / ₄	69 ³ / ₄	70
Norden	87 ³ / ₄ —87	87	87 ¹ / ₄
Kjøbenhavn	67	67	67 ¹ / ₄
Carl		70	70 ¹ / ₂
Dannebrog	77—76 ³ / ₄	76 ¹ / ₂	77
Skjold		51 ¹ / ₂	53
Urania	16	15 ³ / ₄	16
Union		79	81
Dampsk. af 1896	80	80	80 ¹ / ₂
Østasiatiske		88 ³ / ₄	89
Østersøen		85	87
Nordsøen		21	25
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		50	90
Cimbria		—	—
Gorm		90	98 ¹ / ₂
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	60
Inga		—	—
Hejmdal		95	99
Dampskibs Obligationer.			
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.		98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		83 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		86 ³ / ₄	87
4% — — — 2. Serie ..	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₄	94 ³ / ₄
4% — — — 1. — ..	96 ³ / ₄	96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87	87 ¹ / ₄
4% — — — 7 — ..	94	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — ..		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		143	144
Privatbank	115 ³ / ₄ — ¹ / ₂	115 ¹ / ₂	116
Landmandsbank		120 ¹ / ₂	121 ¹ / ₂
Handelsbank		124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₄
Grundejerbank		110 ³ / ₄	111 ¹ / ₄
Burm. & Wain		98 ³ / ₄	98 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₄	99 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	150 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ —149 ³ / ₄	150	150 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	128	127 ³ / ₄	128 ¹ / ₄

Vekselkursør d. 13. Juli 1904.

	Åviæta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.17	18.14
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Juli 1904.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	92.10
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	87.75
5% Mexikanske 1899.	—
5% Rumænske Stats	99.50
4% — — — 1890	39.25

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

„Foren. Dampskibs.“ 90,000, „Dannebrog“ 84,000, „Urania“ 10,000, „Østasiatisk Komp.“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 30,000, „Carl“ 10,000, „Skjold“ 4,000, „Danmark“ 18,000, „Norden“ 44,000, „Dampskibs. af 1896“ 10,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle Handlende
Nørrevoldgade 66. • Telefon 2023.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

LANDMANDSBANKEN

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

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.
Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.
Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.
Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotho“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Skib til Salg.

En Galease, der laster 1,000 Cnt. d. w., beliggende i Fjellebroens Havn, er paa Grund af Ejerens Død billig til Salg ved Henvendelse til Skibsbygger Hoffmann, Ulbølle Mark pr. V. Skjærninge.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

De private Assurandører lim.

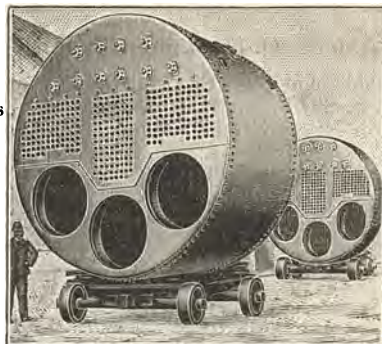
i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

Schömer & Jensen

TÖNNING a. Eider

Skibsværft, Maskinfabrik og Jærnstøberi.

Nybygning
og
Reparation
af alle Slags
Skibe
Sø-, Fragt-,
og
Passager-
dampere
O. s. v.
indtil 115
M. Længde



Kedel-
Smedie
med hydraulisk
Nitteindretning
for
**Skibs-
og
Land-
Kedler**
indtil de
største
Dimensioner.

Prøv engang ufortøldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac *.
3 „ fin Scotch Whisky,
3 „ ægte gl. Madeira,
3 „ rød Portvin,
anbefales til d'hr. Skibskaptejner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 10 Kr. pr. Kasse.

Redning.

Skulde der ikke findes godhjærtede Mennesker, der vil støtte en hæderlig og stræbsom Mand, som i længere Tid har arbejdet paa et ufejlbarligt og praktisk Redningsmiddel, men mangler det allernødvendigste for hurtigt at faa det fuldført.

Bevismateriale og Anbefalinger kan fremlægges. Billet mrkt. „Redning“ modtager Bladets Kontor.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Jagt

Kirstine, 19 Tons Brutto, godt udhalet i alle Maader ogsaa til Stenfiskeri, er billig til Salg ved Henvendelse til Havnefogeden, Maarup, Samsø.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi Jern og Metaller købes til højeste Priser.

Joh. P. Boldt,
Aabenraa 21, Kæld.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 37, Nakskov.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

H. HARLOFF'S

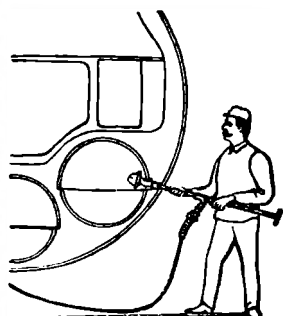
RØRFEJEAPPARATER

Eneforhandler for Danmark:

H. KIRSCHNER & COHN
Toldbodvej 22.

**Disse Fejeapparater overgaar
alle andre i Handelen værende**

Eksempelvis kan anføres:
Forbindelsesstykket for Dampledningen er af Metal.
Apparatet har Sikkerheds-Endestykker.
Fejehovedet er uopsideligt (og er ofte benyttet som Erstatning for Fejehovedet paa andre Apparater).



Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED).

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: "DRYDOCKS", BLYTH.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

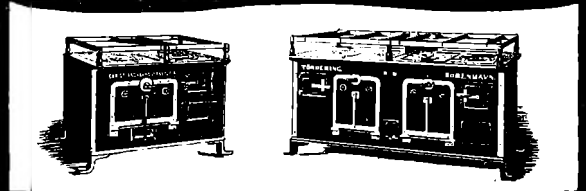
Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

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



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clauseus **Kontrol Dybdemaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Juli 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTER, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

De danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Conserves
og Skibsproviant.

**Bedst &
billigst**

Condenseret Mælk
fra ANGLO SWISS CONDENSED MILK Co.
anerkendt bedste Fabrikat

Sukret

English Export

Swiss Milk

Usukret

Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co.,** Kjøbenhavn

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviensbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

F. C. GAMST & SØN,

• 64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Metal Pudsecreamen
en gros hos **C. M. Johansen**

RADIUM

faas hos alle **Handlende**
Nørrevaldgade 66. • Telefon 2023.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields.

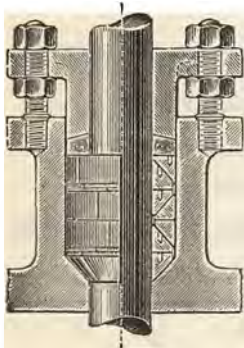
Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.
Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

LANDMANDSBANKEN

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

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa **Dansk Sejlskibsrederi-Forenings** Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationssskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Schömer & Jensen

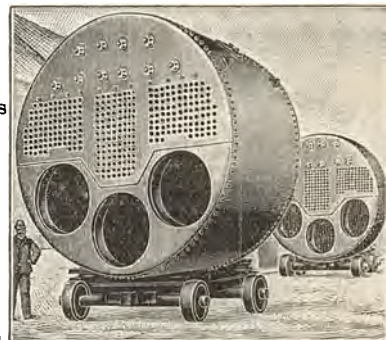
TÖNNING a. Eider

Skibsværft, Maskinfabrik og Jærnstøberi.

Nybygning
og
Reparation
af alle Slags
Skibe

Sø-, Fragt-,
og
Passager-
dampere

O. s. v.
indtil 115
M. Længde



Kedel-
Smedie
med hydraulisk
Nitteindretning
for
**Skibs-
og
Land-
Kedler**
indtil de
største
Dimensioner.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

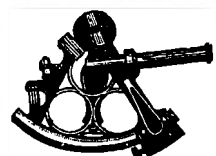
Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Berg & Larsen

forben Martin Nissou
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge **H. C. Lund.**

**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Treffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 21. Juli 1904.

Som vi tidligere har omtalt, blev der i Foraaret gjort et ihærdigt Forsøg paa at bevæge den engelske Regering til at opgive sin passive Holdning i Spørgsmaalet om Tilvejebringelsen af internationale Bestemmelser vedrørende Ordningen af forskellige vigtige Søfartsforhold. En Deputation, der repræsenterede en Række af de Institutioner, paa hvis Mening, der i denne Forbindelse maatte lægges den allerstørste Vægt, saasom: Comité maritime international, International Law Association, The Law Society, Lloyds, Chamber of Shipping of the United Kingdom, Liverpool Chamber of Commerce, North of England Steamship Owners' Association, Hull Chamber of Commerce and Shipping, Glasgow Chamber of Commerce, Glasgow Shipowners Association og Liverpool Steamship Owners Association, henvendte sig med Mr. M'Arthur, Medlem af det engelske Parlament, som Ordfører til den engelske Udenrigsminister, Markien af Lansdowne, for personlig at fremstille for ham de Grunde, der i saa høj Grad gjorde det ønskeligt, at den engelske Regering tog Del i det internationale Arbejde i denne vidtrækkende Sag.

Uden naturligvis i nogen Maade at binde sig, stillede Markien af Lansdowne sig dog saa velvilligt og forstaaende baade overfor Spørgsmaalets Betydning og det Arbejde, der fra forskellig Side var lagt ind paa dets Løsning, at der var nogen Grund til at haabe paa Muligheden af en i alt Fald delvis Frontforandring hos Regeringen.

Saa meget mere overraskende er det derfor kommet, at den engelske Regerings Svar, der i disse Dage er indløbet til Deputationens Ordfører, indeholder dels et bestemt Afslag paa Deputationens Anmodning om, at Regeringen vilde lade sig repræsentere paa den kommende diplomatiske Konference, og dels en Tilkendegivelse af, at Regeringen i Overensstemmelse med tidligere truffne Afgørelser havde besluttet overhovedet ikke at lade sig officielt repræsentere paa Konferencer, der havde til Formaal at hidføre Ensartethed i de forskellige Nationers Sølovgivning.

Denne Afgørelse er ret naturligt bleven gjort til Genstand for en skarp Kritik i den engelske Søfartspresse samtidig med, at Mr. M'Arthur i Underhuset har stillet Forespørgsel til Regeringen om det Grundlag, hvorpaa den hviler. Paa den diplomatiske Konference skal der kun behandles to Sager, nemlig Bestemmelserne om Reders Ansvar ved Sammenstød og Bjærgeløn, thi for disse to Punkters Vedkommende divergerer de forskellige Landes Lovgivning i høj Grad, hvad der som bekendt giver Anledning til megen Ulejlighed, Uvilje og Bekostning.

Uden at sky nogen Ulejlighed og Besvær har Comité maritime international tilvejebragt et Grundlag for Lovregler, som er blevet undersøgt og godkendt af Repræsentanter for de vigtigere Søfartsnationers Skibsfart, Handel og Lovkyndighed; den belgiske Regering har udsendt Indbydelse til en diplomatisk Konference, der skal overveje, om de forskellige Lovgivninger kan blive bragt til at harmonere angaaende disse to betydningsfulde Æmner enten paa Grundlag af det allerede nu foreliggende Materiale eller paa anden Maade — og saa

nægter den vigtigste af alle Søfartsnationer i Verden at efterkomme denne Indbydelse.

Nogen større Hindring for det paabegyndte Arbejde kunde vel vanskelig tænkes, og særlig nedslaaende bliver det, fordi den engelske Regering som Svar paa Forespørgslen i Underhuset erklærede, at Deltagelse i Konferencen kunde forpligte Regeringen til at binde sig til at gaa ind paa de Resultater, som Konferencen maatte give. Shipping Gazette finder denne Motivering ganske uforstaaelig, og betegner det som utroligt, at den overhovedet er fremkommen.

Det er et velkendt Faktum, at den engelske Regering eller Udenrigsministerium eller de eventuelle Delegerede, som dette maatte sende til Konferencen, absolut ikke har Myndighed til at forandre Englands Love, men hvis Regeringen alligevel skulde nære nogen Betænkelighed ved Sagen, saa kunde den dog have stillet som absolut Betingelse for sin Modtagelse af Indbydelsen, at den end ikke vilde anses som moralsk bundet ved noget af de eventuelle Resultater. Alt, hvad der ønskes, er, at Regeringens officielle Standpunkter repræsenteres paa Konferencen, for at denne kan vide, hvor langt England eventuelt vil gaa med, og hvilke Forslag dets Regering, hvis det blev nødvendigt, kunde tænkes at ville forelægge for Parlamentet.

Men naar nu England ikke vil deltage, hvad vil der da ske? Et af to — enten vil det have til Følge, at andre Regeringer ogsaa holder sig tilbage, at Konferencen slet ikke bliver holdt, og at det hele følgelig løber ud i Sandet, eller ogsaa, at Konferencen holdes til Trods for Englands passive Holdning, og at man vedtager Resolutioner uden Hjælp fra engelsk Side. Men i dette sidste Tilfælde kan man næppe vente, at disse Resolutioner skal stemme med engelske Synspunkter, hvor disse ellers divergerer fra andre Landes. Hvis derimod England er repræsenteret, da kan man med stor Sikkerhed gaa ud fra, at de engelske Delegeredes Mening vil veje tungt, og at Resolutionerne enten vil blive i Overensstemmelse med nugældende engelsk Lov eller dog saa nær derved, at Parlamentet vil kunne se sig i Stand til at antage dem.

England har ganske vist draget Omsorg for at sikre sig nøjagtig Underretning om de Forhandlinger, der vil finde Sted, og de Afgørelser, man vil træffe, men dette er efter Shipping Gazette's Mening aldeles ikke tilstrækkeligt; først naar Regeringen tager sin Del af Arbejdet, har den gjort sin Pligt, og det er ufatteligt, tilføjer Bladet, at det Land, der har størst Interesse i Sagen, og som besidder den største Indflydelse, kan staa som passiv Tilskuer i dette Spørgsmaal, af hvis heldige Løsning, der afhænger saa overordentlig meget.

Vi havde fornylig Lejlighed til at foretage en Tur med Ingeniør Vogts med Pendulpropeller forsynede Forsøgsbaad. Navnlig én Egenskab ved denne Baad virker i første Øjeblik meget slaaende, nemlig dens Manøvræevne; selv om man i Forvejen har ræsonneret sig til, at Fartøjet maa være i Besiddelse af en ikke ringe Manøvredygtighed, vil man alligevel ikke undgaa at blive forbavset ved at se denne i Praksis.

Dette Fortrin alene er naturligvis ikke tilstrækkeligt

— det, hvorpaa det hele slutteligen kommer an, er selvfølgelig Besvarelsen af det Spørgsmaal: Har Pendulpropelleren nogen Fremtid for sig, eksisterer der Felter, hvor den i Virkeligheden er Hjul og Skrue overlegen?

I alt Fald ét saadant Omraade synes der at være ved dens Anvendelse som Hjælpekraft i Sejlskibe. Her drejer det sig jo nemlig om langsom Gang, men ved langsom Gang har netop Skruen et af sine svage Punkter, idet dens Nyttetvirkning her er ringe, medens Pendulpropellerens Nyttetvirkning er stor, fordi den stadig arbejder med en ny Vandmasse. En anden Side af Sagen er, at en Hjælpekrue i mange Tilfælde bliver uforholdsmæssig lille, dels fordi den under Sejlads kun maa være saa lidt som muligt i Vejen, og dels fordi Transmissionsvanskeligheder muligvis kan tænkes at føre det med sig. Nu kan man imidlertid ikke ustraffet gøre en Skrue saa lille, det skal være, der maa altid være et vist, rimeligt Forhold mellem Skruens Størrelse og Arealet af den Del af Skibet, der er nedsænket i Vandet, og netop naar Farten kun skal være ringe, vil det være nødvendigt, at Drivskruen er forholdsvis stor — en meget lille Skrue, anvendt i et saadant Tilfælde, vilde jo meget nær svare til, om man med svag Luft kun benyttede et ganske ringe Sejlareal. Men naar nu Skruen saaledes synes at være mindre heldig paa dette Omraade, da maa den vel her give Plads for Pendulpropelleren, thi denne er faktisk her overlegen.

Hele Spørgsmaalet om Pendulpropellerens Stilling i Forhold til de øvrige Fremdrivningsmidler er selvfølgelig vanskeligt og indviklet, men det forekommer os, at Sagen under alle Omstændigheder er for god til at ligge stille; en original Skibspropeller er i Virkeligheden et saare sjældent Fænomen og bør derfor altid kunne gøre Regning paa en vis Opmærksomhed. Til en samvittighedsfuld Bedømmelse af en Opfindelse som den foreliggende hører imidlertid først og sidst Forsøg — man maa prøve sig frem, og om end Forholdene her hjemme maaske er lovlig smaa til at være egentlig gunstige i denne Retning, saa maa man dog haabe, at de Forsøg, der er nødvendige i dette Tilfælde, maa blive gjort, selv om det skulde koste en Del.

Lloyd's Statistik over Verdenstonnagen giver et udmærket Billede af, hvordan Tonnagen stadig stiger, medens Fragterne samtidig gaar ned. Det er en forholdsvis gammel Historie, at der bygges mere i daarlige Aar end i gode, idet Priserne for Nybygning da er billigere. En meget interessant Kendsgerning er det imidlertid, at der, naar Verdenstonnagen betragtes som et stort Hele, bygges mere, end Handelsomsætningen mellem Landene egentlig kræver. Her er en Sammenligning mellem Verdenstonnagen nu og for et Aar siden; Tonnagen er Netto for Sejlskibe og Brutto for Dampskibe:

	Antal	Tonnage
1904...	29,290	34,789,189
1903...	29,943	33,643,131
Nedgang	653	Forøgelse 1,146,058

At Antallet af Fartøjer er gaaet ned skyldes, at saa mange Sejlskibe gaar ud af Registeret. At Tonnagen derimod forøges skyldes naturligvis det, at der bygges Dampere, ganske vist færre i Antal, men med langt større Tonnage end de Fartøjer, de træder i Stedet for. En Sammenligning mellem de to store Klasser, hvori Verdenstonnagen er delt, giver følgende Resultat:

Verdens Sejlskibsflaade:		
	Antal	Tonnage
1904.....	10,823.....	6,156,505
1903.....	12,182.....	6,459,766
Nedgang..	1,359.....	303,261

Verdens Dampskibsflaade:

	Antal	Tonnage
1904.....	18,467.....	28,632,684
1903.....	17,761.....	27,183,365
Forøgelse..	706.....	1,449,319

Det mærkelige herved er, som ovenfor bemærket, at saa mange Sejlskibe er forsvundet af Registeret. I Aaret 1902 udgik der kun 13,000 Tons af Sejlskibsregistret. I Fjor gik Tallet op til 118,000 Tons, fordelt paa et Antal af 290 Fartøjer, og nu i Aar er det gaaet helt op til 300,000 Tons og 1,359 Skibe.

Da den aarlige Nedgang i Perioden 1898—1901 gennemsnitlig beløb sig til 150,000 Tons, betragtedes det som en Revolution i Verdenstonnagen, og nu er denne Nedgang altsaa bleven forøget til det dobbelte.

Det viser, at de søfarende Nationer mere end nogensinde erkender, at Fremtiden ligger i de store Dampskibe.

Dens transatlantiske Konference. Fra London meddeles det, at Generaldirektør Ballin igen er rejst tilbage til Hamburg, og at de Forhandlinger, som i de sidste Dage under Forsæde af Præsidenten for Board of Trade er bleven ført imellem Repræsentanter fra de transatlantiske Rederier, foreløbig er afsluttede. Der er ikke opnaaet noget definitivt Resultat, og der er heller ikke blevet bestemt noget Tidspunkt for videre Forhandlinger. De Delegerede har ikke udtalt sig om Resultatet af Forhandlingerne, men det maa antages, at disse er kommet til et Punkt, hvorom man ikke i Øjeblikket kunde træffe endelige Bestemmelser, da disse vilde kræve en nærmere Undersøgelse. Selv om Konferencen endnu ikke har bragt det, som man ventede, nemlig fuld Forstaaelse, saa maa man dog antage, at Forhandlingerne om en Overenskomst vil blive fortsat og snart maa føre til et godt Resultat.

Angaaende Betaling af Fragt i Kronstadt skriver en Skibsreder i „Shipp. Gaz.“ følgende: Wales-Kul Certepartier ser i Almindelighed saaledes ud:

„The freight . . . (less advances) . . . to be paid on right delivery of the cargo in sufficient cash for steamer's ordinary disbursements at current exchange, and the balance (unless otherwise arranged between the owners and charterers) by a good and approved bill on London at three months' date, or in cash equal thereto at captain's option . . .“

Den sidste Sætning heri er imidlertid forandret til — „in cash less 1¼ per cent“ — hvad der tilsyneladende ser uskyldigt nok ud, da Diskontoen i Rusland aldrig er under 5 pCt. om Aaret. De to Klausuler skulde derfor betyde det samme, hvilket de imidlertid ikke gør, fordi man i Rusland betaler al Fragt med tre Maaneders Veksler, medmindre Certepartiet eller Konnossementet udtrykkelig stipulerer kontant Betaling. Følgen af den ny Ordning vil altsaa blive den, at det Beløb, der udkræves til de sædvanlige Udbetalinger, betales med tre Maaneders Veksler, og at Resten betales til samme Kurs men med Fradrag af 1¼ pCt. Damperen kommer altsaa til at betale dobbelt Diskonto af denne sidste Del.

Man maa haabe, at alle Skibsredere vil modsætte sig den ny Klausul, saa at den straks kan blive tilintetgjort.

Indsenderen tilføjer, at Redere i Wales Certepartier bør stipulere, at deres egne Stevedorer skal benyttes,

hvad der sædvanligvis betinges i Certepartier fra Østkysten.

I Anledning af de fra Tid til anden referede Tilfælde, i hvilke dansk Registrerings-Certifikat (Maalebrev) ikke er bleven anerkendt i udenlandske Havne, hvor det i Følge Overenskomst skulde anerkendes, vil det maaske være paa sin Plads at minde om, at man, naar man ønsker at besvare sig over et eller andet bestemt Tilfælde, maa indsende en Klage desangaaende til Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet. Til denne Klage maa vedlægges alt det Bevismateriale, der vedrører den paagældende Sag, og da navnlig den af vedkommende Toldkammer udstedte Kvittering for den erlagte Tonnageafgift. Det nævnte Bureau vil da foretage de fornødne Skridt til Berigtigelse af Sagen.

Skibsfarten paa Filippinerne. Den amerikanske Regering havde som bekendt til Hensigt allerede i Aar at indføre de amerikanske Bestemmelser angaaende Kystfarten paa Filippinerne, men har senere udsat dette til Aaret 1906. Hvor ringe den amerikanske Del af Skibsfarten er, og hvor stor Forstyrrelsen vil blive, hvis der pludselig indtraadte en Udelukkelse af fremmede Nationers Skibe, vil ses af nedenstaaende Opgivelser.

I Aaret 1903 indgik til samtlige filippinske Havne 30 Sejlskibe og 982 Dampskibe med henholdsvis 32,813 og 1,644,471 Reg.-Tons mod 20 Sejlskibe og 889 Dampskibe med 18,750 og 1,223,323 Reg.-Tons i 1902. Den samlede Tonnage er altsaa i det sidste Aar steget med 375,211 Tons. Der blev ialt indklareret 1,012 Skibe med 1,708,583 Reg.-Tons mod 848 Skibe med 1,268,881 Reg.-Tons i 1902.

Med Hensyn til Nationalitet er Trafiken saaledes fordelt:

Nationalitet	1902		1903	
	Antal af Skibe	Reg.-Tons	Antal af Skibe	Reg.-Tons
Amerika	74	57,532	77	108,062
Storbritannien	460	759,604	536	967,295
Tyskland	189	180,836	180	187,446
Frankrig	5	6,652	17	29,443
Spanien	14	36,251	13	38,390
Norge	79	71,971	79	82,340
Alle andre Nationer	88	189,227	110	264,344

Som bekendt forliste Dampskibet „Kong Inge“ (Thor E. Tulinius) i Marts Maaned paa Bakkefjord paa Island.

Skibet blev kondemneret og solgt ved Auktion, hvor Hr. Tulinius da selv købte det igen. Efter personlig i Moss at have konfereret med Moss Bjærgnings- og Dykkerkompagni — forøvrigt det samme, der bjærgede „Eklipika“ — paatog dette sig at forsøge at bjærgede „Kong Inge“. Selskabet sendte sin største Bjærgningsdamper „Urød“, til Strandingsstedet, og denne arbejdede fra 8.—25. Juni, hvorefter det virkelig lykkedes at slæbe „Kong Inge“ af den Klippegrund, hvor den var strandet. Skibet blev ført til Eskefjord, hvor det blev tættet, og

er nu i god Behold, ved Hælp af egen Maskine, ankommen til Mandal.

Efter endt Reparation skal det sættes ind i Islandsfarten igen. (Børsen).

Efter statistiske Oplysninger er Trafiken paa Aabenraa Havn i stadig Tiltagen. I Aaret 1891-92 indgik 229 Skibe, 218 Sejlskibe og 11 Dampskibe, der ialt maalte 41,906 Kubikmeter Netto. I Aaret 1903-04 indgik 400 Sejlskibe og 378 Dampskibe med tilsammen 124,105 Kubikmeter. Dette betegner altsaa i Løbet af 12 Aar en Stigning til det tredobbelte baade i Antal og Tonnage. Stigningen er indtraadt til Trods for, at Træfrakterne fra Sverrig og Finland til Vestkysten af Slesvig, som tidligere gik over Aabenraa, nu er ophørt.

(Hamb. Börsenh.)

Udenrigsministeriet meddeler:

Sømænds Sparepenge. Den danske Søfolk i Udlandet aabnede Adgang til gratis Hjemsendelse af Penge gennem en Del danske Konsulater er i Finans-aaret 1903—04 bleven benyttet 276 Gange. Ialt hjemsendtes paa denne Maade c. 61,000 Kroner.

Den permanente Voldgiftskommission til Fastsættelse af Bjærgeløn.

„Neue Hamburgische Börsenhalle“ har i en Redaktionsartikel for Mandag d. 11. ds. rettet et heftigt Angreb paa den herværende permanente Voldgiftskommission til Fastsættelse af Bjærgeløn. Efter at have gjort Rede for, hvad der i sin Tid førte til Nedsættelsen af Voldgiftskommissionen, og erkendt, at denne gennem en Aarrække har fungeret tilfredsstillende, og at der kun sjælden i hin Periode er fremkommet nogen som helst Klage over dens Afgørelser fra nogen Side, paastaar Bladet, at dette Forhold i den sidste Tid er bleven ganske forandret, idet en Række af Sager skal være bleven afgjort paa en saadan Maade, at det har fremkaldt den højeste Grad af Misfornøjelse navnlig hos fremmede Assurandører — med andre Ord, det paastaas rent ud, at den permanente Voldgiftskommission ved sine Fastsættelser af Bjærgeløn har taget Hensyn, som er aldeles uforenelige med det Krav om Retfærdighed, som man nødvendigvis maa stille til en saadan Institution, og der refereres endog et Forlydende fra Sagkyndige, i Følge hvilket danske Skibe skulde være betydeligt bedre stillede end udenlandske. Blandt disse sidste skulde atter de være allerdaarligst stillede, der tilhører Nationer, som kun meget sjældent er repræsenterede i vore Farvande.

Sluttelig udtaler Artiklen, at Bjærgningssager før eller senere atter vil blive afgjort af de sædvanlige Domstole, men at fremmede Redere ogsaa ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn kun vil have ringe Chance for en retfærdig Behandling (!), idet to Tredjedele af Medlemmerne af den permanente Voldgiftskommission fungerer som Meddommere af den nævnte Domstol.

Man kunde vel med Billighed forvente, at et saa voldsomt og endog i Formen ganske ubehersket og utilbørligt

Angreb skulde være ledsaget af et særdeles fyldigt og afgjort fældende Bevismateriale. „Neue Hamb. Börsenh.“ fremdrager imidlertid kun ét Tilfælde, der saa til Gengæld paa Forhaand maa formodes at være særlig graverende, fordi det paagældende Skib er af græsk Nationalitet, nemlig den kornlastede Dampner „Maria“s Stranding paa Horns Rev d. 28. April d. A. og paafølgende Bjærgning ved Svitzers Bjærgningsentreprise.

Den af Voldgiftskommissionen i denne Sag afgivne Kendelse lyder saaledes:

With due regard to above mentioned circumstances, and then especially to:

1. The very exposed and precarious position of the s/s „Maria“, aground on Horns reef, well known as one of the most dangerous reefs in the North Sea.
2. That the vessel was leaking so much that the master thought it necessary to put her on the reef again after she had got afloat, as he was afraid she should sink.
3. The prompt and effective assistance rendered by a well equipped salvage-steamer and 70 men to jettison cargo, whereby it was made possible to get the vessel afloat before it commenced to blow from the westward. Had she remained aground only 24 hours longer she would most likely have become a wreck, and her cargo would have been lost entirely.
4. The considerable value of ship and cargo.
5. The time occupied by the salvage from the beginning to the end.
6. But also considering that the work required to take the vessel off the ground was proportionately light. We undersigned members of above named arbitration committee hereby find and award that the amount to be paid Em. Z. Svitzers salvage company for this salvage shall be Kr. 120,000, say One Hundred and Twenty Thousand Kroner, and we further decide that the costs of this arbitration shall be considered as general average and be settled with Kr. 1080, say one thousand and eighty Kroner, to the committee of arbitration.

De Forhold, som den her citerede Kendelse henviser til, er i Korthed følgende:

Det Arbejde, der blev udført af Svitzers Bjærgningsentreprise ved denne Lejlighed, var af et meget betydeligt Omfang — dels laa Standingsstedet temmelig langt fra Redningsdampnerens Stationshavn, og dels kan Horns Rev vel uden Overdrivelse betegnes som et overordentligt farligt og vanskeligt Sted til Udførelsen af et Redningsarbejde som det paagældende. Paa Grund af Arbejdets Størrelse maatte Bjærgningsentreprisen hidskaffe en stor Arbejdsstyrke fra Esbjerg, hvorved dets Risiko forøgedes i høj Grad, idet Bjærgningsarbejde falder ind under Loven om Arbejderforsikring, i Følge hvilken Selskabet er forpligtet til at udbetale eventuelt Forulykkedes Efterladte en Erstatning af 3000 Kr. Men ogsaa med Hensyn til Tid var Arbejdet betydeligt; Redningsdampneren „Frederikshavn“ forlod sin Station (Frederikshavn) d. 28. April, og først den 10. Maj kunde den siges at være færdig med sit Hverv efter at have afleveret S/S „Maria“ i god Behold i København.

Foruden det udførte Arbejde er der imidlertid navnlig to Ting, der maa tages med i Betragtning ved Sagens Bedømmelse nemlig den Situation, i hvilken den strandede Dampner befandt sig, og den Værdi, som den, alt iberegnet, repræsenterede. Hvad det første Punkt angaar, da maa S/S „Maria“s Stilling absolut betegnes som meget kritisk, thi paa Horns Rev bliver et Fartøj kun staaende en meget kort Tid, før enhver Chance for overhovedet at faa det bjærget er forspildt. Skibet var jo desuden saa læk, at det, skønt det kom flot ved første Højvande, maatte sættes paa Grunden igen, hvor det arbejdede saa haardt, at dets Besætning paa nær to

Mand ansaa det for utilraadeligt at forblive om Bord en Nat igennem og derfor gik om Bord i et Par Trawlere, der befandt sig i Nærheden af Strandingsstedet. Dampnerens Stilling var vel i det hele saa farlig som den kunde blive, naar Haab om Bjærgning skulde opretholdes; værd at lægge Mærke til er det vel ogsaa, at det ingen-sinde tidligere er lykkedes at faa et Skib taget af Grunden paa Horns Rev i de 71 Aar, i hvilke Svitzers Bjærgningsentreprise har fungeret, om end det naturligvis er hændt — ligesom i dette Tilfælde — at et Skib, der har taget Grunden, er kommet flot ved første indtrædende Højvande.

Endelig beløb Værdien af Skib, Ladning etc. sig til et Beløb af henimod 600,000 Kr.

Naar disse Momenter tages med i Betragtning, da forekommer det os, at man ikke, som „Neue Hamb. Börsenh.“, behøver at tage sin Tilflugt til en Teori om Partiskhed hos Voldgiftskommissionen, for at forstaa, at denne har kunnet fastsætte Bjærgelønnen til 120,000 Kr.

Signalstationerne.

Vi har fra Fyrdirektøren modtaget følgende:

Til Trods for, at Signalstationerne ikke er underlagt Fyrvæsenet, ønsker jeg, der nøje kender Personalet ved Signalstationerne, at fremsætte et Par Bemærkninger i Anledning af de i Deres ærede Blad af 16. Juni Nr. 24 og 7. Juli Nr. 27 fremførte Anker over vore Signalstationer.

Et det magtpaaliggende for et Skib at benytte en Signalstation, bør det søge denne nærmere end paa c. 5 Kml. Afstand, da det kun er under de allergunstigste Vind- og Belysningsforhold, at et Flagsignal kan aflæses paa saa stor Afstand, naar Signalfag af almindelig Størrelse benyttes. Selv om Flagene vajer ud, saaledes at de kan ses fra Stationen, er det umuligt fra et Skib at afgøre, om Belysningsforholdene er saadanne, at Flagene kan skelnes fra Stationen paa lang Afstand. Ønsker man ikke at spille den Tid, det kan medføre at søge nær til Stationen, maa Afstandssignaler benyttes.

Naar der af og til fremkommer Anker over, at et Signal først besvares meget sent, vil dette sikkert i de fleste Tilfælde ligge i, at Klageren ikke tænker over, at der kan være andre Skibe med Signal vajende end Klagerens. Er dette Tilfældet, maa Stationen vente med at hejse Svarstanderen, til alle vajende Signaler er aflæste, da Svarstanderens Hejsning ellers vil bevirke, at ikke aflæste Signaler nedhales. Eller ogsaa kan Belysningen og Flagenes Stilling være saadan, at Aflæsningen er vanskelig.

Efter mit Kendskab til Personalet ved Signalstationerne kan jeg forsikre Klagerne om, at det er paalidelige Folk, der gør, hvad de kan for at røgte deres Kald tilfredsstillende. Det bedste Bevis herpaa er, at Signalstationerne gennemgaaende benyttes meget, uden at der fremkommer officielle Klager; at der nu og da i vor meget skrivende Tid kan fremkomme en Klage i en Avis, beviser ikke, at der virkelig er Grund til Klage.

H. V. Ravn.

Comité maritime international.

Som vi oftere har fremhævet, er det uden for al Tvivl, at denne internationale Forening er den af alle saadanne indenfor det samme Omraade, der har den største Betydning, og som paa Grund af den solide Basis for dens Arbejde vil udrette mest. Dens Sammenkomster adskiller sig heldigt fra mange internationale Kongresser, hvor Æmnerne ikke er tilstrækkelig kendt i Forvejen, og hvor derfor Resultaterne — Resolutionerne — mange Gange kun bliver Slag i Luften. Den nævnte Forenings Sammenkomster finder Sted, efter at Forhandlingsæmnerne allerede i længere Tid har været udsendt til og drøftede af Underafdelingerne i de forskellige Lande, og dette giver som sagt et solidt Grundlag for Forhandlingerne og en god Udsigt til, at Resolutionerne kan blive noget mere end Slag i Luften, nemlig dels Aarsag til at de forskellige Regeringer tager Spørgsmaalene under Behandling, dels Grundlag for denne Behandling.

Der er nylig udkommet den trykte Beretning om Mødet i Hamburg 1902, hvor de oftere omtalte to Traktatudkast om Sammenstødssager og Bjærgningssager fra Komiteens Side fik den sidste Behandling, og hvor der foretoges første Behandling af Spørgsmaalet om Kompetence i Sammenstødssager.

Sammen med den trykte Beretning fulgte fra den danske Forening en Afhandling af denne Forenings Formand, Højesteretsadvokat Hindenburg: „De la responsabilité des propriétaires de navires en cas d'abordage“. Dette Spørgsmaal om Reders Ansvar og da navnlig om dettes Begrænsning har været fremme paa alle de sidste Møder og været Genstand for meget livlig Diskussion; man er foreløbig blevet staaende ved den Begrænsning i Ansvar, at Rederen skal have Valget mellem at abandonnere Skib og Fragt eller betale et Beløb af £ 8 pr. Ton, hvilket er en Slags Kombination af den engelske og den kontinentale Regel. Spørgsmaalet skal atter for paa Komiteens næste Møde, der skal holdes i Amsterdam i September i Aar, og Advokat Hindenburg har nu i sin Afhandling givet en klar Fremstilling af dette Spørgsmaal med Undersøgelse af Grundene for Reders Ansvar og Grundene for en Begrænsning. Advokaten mener iøvrigt, at der ogsaa paa anden Vis end foreslaaet burde ske en Begrænsning, idet Erstatningsansvaret for Sammenstød efter hans Mening aldrig burde gaa ud over en Godtgørelse for den ved Sammenstødet lidte materielle Skade, medens alle indirekte Følger burde holdes ude.

Paa Mødet i Amsterdam fortsætter man dernæst Behandlingen af Kompetencereglerne, og man tør vel nok gaa ud fra, at dette Møde lige som alle foregaaende vil blive et betydningsfuldt Skridt fremad paa den ganske vist langsomme, men sikre Vej, ad hvilken nævnte Komite med Udholdenhed gaar frem for at naa sit Maal: International Overensstemmelse i Sørretten.

Liggedagsklausuler.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

Det hænder meget ofte, at man i Certepartiskemaer, som er sat sammen af Befragterne selv, og som disse fordrer anvendt ved Fragtslutninger, træffer Liggedagsklausuler, som er saa snedigt udtænkt, at det næsten er haabløst under nogen Omstændighed at tænke paa at opnaa Erstatning for Ophold af Skibet.

Vi har saaledes liggende for os et Korncerteparti fra La Platafloden udstedt af Firmaet Ernesto Davis & Cia, Rosario de Santa Fè, hvis Klausul 11 angaaende Liggedagspenge lyder som følger:

„Any loss, damage, detention or delay caused by the Act of God, the King's enemies, perils of the seas, rivers or navigation, fires, floods, war, restraints of princes, rulers, or people, blockade, quarantine, force majeure, barratry, piracy, theft, collision, stranding, or other accidents of navigation, even when occasioned by the default, negligence or error of judgment of the Pilot, Master, Mariners, or other servants of the shipowner, or which may be caused by the supply or bringing to port of loading, or alongside by rail, craft or otherwise, or the loading or stowing of the cargo, or intended cargo or any part thereof, being delayed by any of the above-mentioned causes, or by riots, strikes, lockouts, storms, rains, civil commotions, political disturbances, or impediments, holidays (ecclesiastical or civil), cessations, reductions or stoppages of labour, epidemics, railway accidents, or impediments, or any other hindrances of whatever nature beyond Charterers' control, are throughout this Charter, except Clause 13, mutually excepted. Ship not answerable for losses through explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defects in hull, boilers or machinery, existing at the loading of the cargo or the commencement of the voyage, and not discoverable by due diligence of the owners of the ship, or the ship's husband or manager.“

Foreningen blev anmodet af en Reder, der havde et Dampskib bortfragtet paa denne Maade, om at søge at opnaa Erstatning for Ophold under Lastning i La Platafloden, foraarsaget ved Strejken dernede, men det viste sig at være umuligt at erholde nogen Erstatning.

Der meddeles os med Hensyn til det nævnte Firma, at det er meget vanskeligt for det at faa Mæglerne eller Agenter derude til at acceptere Firmaets eget Skema, hvorfor det ogsaa som Regel er henvist til at befragte Skibe gennem Agenter paa denne Side, hvor Firmaets Certepartiskemaer maa forudsættes ikke at være saa velkendte, og hvor der derfor er større Chancer for at faa Rederne til at acceptere dem. En Følge heraf er, at det nævnte Firma i mangfoldige Tilfælde har undgaaet at betale Liggedagspenge under Omstændigheder, hvor andre Befragtningsfirmaer derude har maattet betale større eller mindre Summer som Erstatning for Ophold, og det er klart, at dette sætter ondt Blod og let vil have til Følge, at ogsaa de andre Befragtningsfirmaer fordrer lignende Betingelser gennemført.

Vi har derfor anset det rettest at advare Foreningens Medlemmer mod dette Certepartiskema i det Haab, at de bestemt vil tage Afstand fra det og tage udtrykkeligt Forbehold i Tide desangaaende.

I et andet Certeparti, som angik en Rejse med Props fra Bordeaux til Newport Mon, fandt vi en Klausul, hvorefter Befragteren ikke skulde have noget som helst Ansvar for noget Ophold „not imputable to negligence of the Merchants or their Agents.“ Skibet blev opholdt nogle Dage ud over de fastsatte Liggedage, fordi Modtagerne først skulde have losset et andet Skib ved den samme Kaj, hvorved vort Skib blev forhindret fra at komme til. Efter almindelige Regler skulde dette Ophold naturligvis erstattes af Modtagerne, naar Liggedagene derved blev overskredne, men det er indlysende, at en Bestemmelse som den her citerede udelukker al Mulighed for at inkassere Liggedagspenge, eftersom det selvfølgelig ikke kan siges at være Skødesløshed af Modtagerne først at losse et Skib, inden de tager fat paa det næste.

Lovens almindelige Regel overalt er den, at Overliggedagene regnes som løbende Dage, og at dette er det eneste rimelige, hører til det mest elementære i

Sørretten. Ikke desto mindre er det snart blevet ganske almindeligt, at Klausulerne sættes sammen paa en saadan Maade, at kun de samme Dage, som vilde tælle med i Liggedagene, henregnes til Overliggedagene. Det kan være udtalt paa en mere eller mindre iøjnefaldende Maade; et Eksempel paa det sidste er den hyppig forekommende Form, at der skal betales saa og saa meget for „every like day“, hvilket vil sige samme Slags Dage som Liggedagene. Det lille Ord „like“ med den store Betydning overses meget let, og derfor gælder det om at være paa sin Post.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 8/1904, afsagt d. 13. Juli 1904. Skibsbygger M. Rasmussen i Stettin mod Arkitekt Viggo Woldbye i Kjøbenhavn.

Under nærværende Sag paastod Skibsbygger M. Rasmussen Indstævnte, Arkitekt Viggo Woldbye, dømt til for Opbevaring i 1902 til 1903, Reparation og Maling i Foraaret 1903 af en Indstævnte tilhørende Baad at betale 32 Kr. med Renter deraf, 5 pCt. aarlig, fra Forligsklagens Dato d. 16. Januar d. A. og Sagsomkostninger.

Indstævnte paastod sig frifunden mod Betaling af 19 Kr., som han havde tilbudt, nemlig 15 Kr. i Følge Akkord for Maling af nævnte Baad og 4 Kr. for et Par til samme efter særlig Aftale leverede Ting, idet han ikke erkendte, at der var foretaget yderligere Reparationer ved Baaden, og i alt Fald benægtede at være pligtig at betale dem, da de ikke skal være bestilte af ham. Tillige fordrede han sig tilkendt Sagsomkostninger.

At der skulde være afsluttet nogen Akkord som den af Indstævnte omtalte, har denne imidlertid ikke bevist. Efter hvad der er fremkommet, maa det derhos anses for godtgjort, at der virkelig er foretaget nogle mindre, nødvendige Reparationer af Baaden, særlig Kalfatring, inden den blev malet, og da det af Sagsøgeren krævede Beløb for alt Arbejdet af 32 Kr. derefter ikke kan anses for at være for højt, vil Indstævnte blive at dømme efter Sagsøgerens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 12 Kr. 71 Øre.

Norsk Sørretsdom.

Den 15. Juli afsagdes, i Følge „Christianssands Tidende“, Dom ved Sørretten i Christianssand i en Sag mellem Dampskibet „Bornholm“, Kaptajn Abrahamsen af Svaneke, som paa Rejse fra Kiel til Grangemouth i Ballast d. 20. Maj d. A. brækkede Skrueakslen og blev indslæbt til Christianssand af en engelsk Fiskedamper „Kestrel“, Kaptajn Jackson, og sidst nævnte Damper, der var bleven tilkaldt ved Signaler. Skibene var da paa 57° 12' N. Brd. og 7° 43' 6 Ø. Lgd. — „Kestrel“ har for Retten paastaaet sig tilkendt en Bjærgeløn af 12,000 Kr., medens der fra Modpartens Side paastodes, at Godtgørelsen ikke skulde overstige 5,000 Kr.

Efter de oplyste Omstændigheder antog Sørretten, at „Bornholm“ var stedt i Nød, saa det ikke kunde redde sig ved egen Hjælp, og at der saaledes forelaa et Bjærgningstilfælde.

„Bornholm“ blev i den skadelidte Stand takseret til 80,000 Kr. Bjærgningen har ikke været forbunden med nogen stor Fare eller ualmindelige Anstrængelser.

Bjærgelønnen ansattes enstemmig til 9,000 Kr.

Fragtmarkedet.

Der har gennemgaaende været fragtet jævnt roligt i den sidst forløbne Uge til omtrent uforandrede Rater. Tonnage har i alle Retninger været rigelig til Stede undtagen maaske fra River Plate, hvorfra der saa til Gengæld har været mindre Begær de sidste Dage, men da der stadig ankommer betydelige Kvantiteter Korn til Havnepladserne, og Eksportørerne antagelig snart vil blive nødsagede til at sælge, er der al Udsigt til, at der vil blive et godt Begær efter Baade. Kastes der derfor ikke for mange af disse paa Markedet paa én Gang, vil vi sikkert faa højere Fragter at se snart, hvilket vilde være en god Støtte for Nordamerika, hvorfra der noteres flere Ladninger pr. September og senere, og hvorfra allerede enkelte Efteraars Befragtninger har fundet Sted, bl. a. Bomuld fra Wilmington og Savannah om end til Rater, der kun er meget lidt fristende til at slutte forud til. Udsigter er der altsaa til, at der kunde komme et lille Pust fra Amerika, ligesom ogsaa Østersøen synes at vise Tegn til mere Aktivitet, hvorimod Sortehavet og omliggende Markeder foreløbig ser meget lidt lovende ud, men meget afhænger jo af Kornpriserne og Høstens Udfald. En Vending kan jo hurtigt indtræde, og endnu maa man heller ikke opgive Haabet om en livlig Forretning fra Sortehavet etc. til Efteraaret.

Det østlige Marked er flovere. Bombay har intet Begær, og fra Kurrachee betales nu næppe over 15/ à 15/3 pr. August til udsøgt Havn. Calcutta tager ingen Tonnage i Øjeblikket, men Rispladserne har sluttet lidt til 20/ à 21/3 Evropa, ligeledes pr. August for hvilken Position Java har gentaget 23/9 for Sukker til Evropa eller U. S. For Kul fra Moji til Singapore betales sidst 1,40 Dollars pr. Juli.

Sortehavet er overordentlig flovt. Fra Odessa eller Nikolaieff er „berth“ Raten nominelt 6/3 à 6/6 til udsøgt Havn, men Baade, som allerede laster, har maattet tage lavere Rater. Fra Novorossisk til én norsk og to danske Havne betales 8/9 for en prompt 5,000 Tons Baad. Fra Sulina kan store Baade betinge 6/9 ved Anlægning, medens mindre Baade faar 7/6 à 7/9 paa Charter. Donauen tager ingen Tonnage af Betydning, men Azoff vedbliver at fragte pr. Juli til c. 8/ „any“, 6 d. ekstra Hamburg, medens der pr. September er sluttet til 10/6. Fra Taganrog til Christiania betales 9/ pr. Juli for en 4,000 Tons Baad.

Middelhavet har ikke meget at byde paa, og Raterne er overalt usle, da mange Sortehavsbaade maa ty til en Middelhavshavn for Returfragt. Med „free despatch“ betales for Erts 5/3 Hormillo/Middlesbro, 6/9 Thermia/St. Nazaire, 6/7 1/2 Huelva/Rotterdam, 7/3 Dunkerque. For Esparto noteres 12/6 à 13/ fra Afrikas Nordkyst til Firth of Forth. 13/ à 13/6 fra Aguilas eller Almeria. Fosfatfragterne er uforandrede paa Basis af 7/9 Sfax/Rotterdam, 9/3 Kastrup, 9/6 Stettin. Fra Aleksandria sluttedes nogle faa prompte Baade til 6/ Bomuldsfrø Hull, 6/6 London. For Erts fra Bilbao betinges kun 3/10 1/2 Cardiff, 4/ Newport, 4/3 à 4/4 1/2 Middlesbro, 4/9 Barrow, 5/1 1/2 Maryport.

Nordamerika viser ikke megen Aktivitet, men rime- ligvis vil næste Maaned nok bringe nogle flere Laster i Markedet. Fra Golfen sluttedes nogle Trælaster til omtrent uforandrede Rater, saaledes betales fra Mobile pr. August 77/6 til en hollandsk Havn, Hamburg eller Østkysten, 80/ til Lossehavne, men for Bomuld effektueres

endnu ingen Befragtninger i hele Ladninger. De mange regelmæssige Turbaade tager store Partier bort. Paa Netto Charter fra Golfhavn sluttedes et Par Oktober Baade til 11/ U. K. eller Kontinentet, 12/ én, 12/6 to danske Havne. For Sukker fra Cuba til New York er gentaget 8 Cents New York. For Bomuld pr. September er betalt 25/ fra Wilmington, 27/6 fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen. Kul- og Fosfatlaster sluttet der kun faa af. Trælaster fra Kanada er knappe; der er sidst sluttet til 35/ fra St. John, 38/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst. Timecharter Forretningen er uden Liv.

La Plata er nominelt fast for Juli, og for Baade indtil 4,000 Tons har der fra San Lorenzo Grænsen været betalt indtil 19/, men for August er Markedet knap saa fast, og der betinges i Øjeblikket næppe mere end 17/ à 18/, alt efter Størrelsen. For Quebracho fra Colastine noteres 21/ til Kontinentet.

Østersømarkedet har en bedre Tendens, idet det baade synes at være en Del Trælaster, og der ogsaa i nærmeste Fremtid kan ventes mere Korn og Hør. Fra St. Petersborg noteres pr. August 1/0³/₄ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/1¹/₂ Hamburg, Weseren eller Antwerpen, men disse Rater vil utvivlsomt komme op, saa snart Tilførslerne bliver lidt større. Riga kan bruge Tonnage for Hør til Frcs. 18 Dunkerque, og fra Libau noteres 9³/₄ à 10¹/₂ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, alt efter Positionen. Træfragterne for de russiske Pladser er lidt bedre; fra Riga noteres 20/ D/B. London Frcs. 29/30 for Props til Ghent, fra Windau Frcs. 28/29, Props til Calais Hfl. 14 Kappbjælker Holland, Hfl. 14¹/₂ Ghent, fra Libau 5/9 à 6/6 for Sleepers til Østkyst Kulhavn, 20/ D/B. Tynen. Fra de tyske Pladser er Raterne for Sleepers lidt højere, og for Botten maa Raterne ogsaa gennemgaaende siges at være en Kende fastere. Der noteres 19/ à 20/ Shortprops fra Sydfinland til Østkysten, Frcs. 31/33 til Calais, Frcs. 29/3 D/B. B. Kronstadt, Antwerpen, 24/ D/B. 1/6 Boards Cardiff, 19/ D/B. 1/3 Boards Hull, Frcs. 29/30 D/B. B. Sydfinland/Ostende. Ertsraterne fra Luleå er uforandrede.

Kulfragterne er i de fleste Retninger uforandrede. Til Middelhavet er de maaske nærmest lidt fastere, men til Østersøen er de meget flove. Grundet paa de skotske „holidays“ har de engelske Pladser været overbebyrdede med Tonnage, og Ekspeditionerne har været daarlige. Der betales fra Tynen, Blyth eller Hull 3/6 à 3/7¹/₂ Kronstadt, 3/9 à 3/10¹/₂ Gefle eller Stockholm, 3/7¹/₂ Swinemünde, 3/4¹/₂ à 3/6 Pillau (800 Tons Losning), 3/9 Kjøbenhavn, 4/ mindre dansk Provinshavn, 5/9 Barcelona, 5/3 Genua eller Marseille. For Lastning efter Helligdagene noteres en lille Smule højere Rater fra Forthet. Cardiff har fragtet til 4/3 à 4/4¹/₂ Kronstadt, Frcs. 6 Marseille, 5/3 Genua, 5/6 Venedig, 5/1¹/₂ à 5/3 Aleksandria, 4/9 Port Said (6,000 Tons), 7/3 à 7/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er væsentlig uforandret, snarere lidt flovere.

ab Danzig noteres stadig Oljekager til Danmark, Sydsverrig eller Hertugdømmerne 25 Pf. pr. September, samt Littlehampton Bjælker 10/ à 11/ pr. load.

ab Stolpmünde noteres en enkelt Ladning Havre til Gøteborg 5¹/₄ Mark.

ab Rostok søges stadig Skibe for Rug 3 Mark, Havre 4 Mark pr. Ton til Danmark, Sydsverrig.

ab Stralsund er sluttet 4 Mark for Havre og 3 Mark for Rug til Sundhavn, derfra er det nu ogsaa lidt flovt.

ab svenske Sundhavne, Gødning Kalmar, Oscarshamn 2¹/₄ Kr., Norrkøping 3 Kr., Gøteborg, Uddevalla 2¹/₂ Kr. pr. Ton.

ab Landskrona noteres endvidere Lervarer til Gøteborg 2¹/₂ Kr., Stockholm 3¹/₂ Kr., Königsberg, Danzig 4 Mark, Libau 4 à 4¹/₂ Mark, Reval 4¹/₂ Mark pr. Ton.

ab Sydsverrig, Königsberg 3¹/₂ Mark, Elbing, Hamburg 4 Mark pr. Ton Gadesten.

ab Kjøbenhavn har der i den forløbne Uge været en Del Laster; der blev saaledes sluttet 9 Øre pr. Centner Solsikkekager til Masnedsund, 3 Mark pr. Ton Majs til Greifswald, 14 Øre pr. Centner Byg til Vejle, 15 Pf. pr. Centner Byg til Haderslev, 9 Øre pr. Centner Rug til Halmstad, 9 à 10 Øre pr. Centner Hvede til Svendborg, Nyborg.

ab Bornholm noteres endnu Klinker til Kiel 8 Mark pr. Tusend, til Königsberg 3¹/₂ Mark, Elbing 4 Mark, Stralsund 3¹/₄ à 3¹/₂ Mark, Flensborg 3¹/₂ Mark pr. Ton Gadesten.

ab Nakskov blev atter sluttet nogle Skibe for Hvede til 11 Øre til Sundhavn.

ab Fakse noteres til Warberg, Falkenberg 2¹/₄ Kr. pr. Ton Gødningkalk.

ab Drammen, Stettin Fortovsheller 5 Mark pr. Ton.

Generalforsamlinger.

Genforsikrings-Aktieselskabet „Skandinavia“

i Kjøbenhavn har afholdt Generalforsamling for 4de Regnskabsaar under Ledelse af Kommandør Uldall.

Repræsentantskabets Formand, Højesteretsagfører Winther aflagde Beretning.

Den samlede Præmieindtægt efter Fradrag af Ristorno androg Kr. 3,418,472.56 imod Kr. 2,615,993.43 i 1902, altsaa en Forøgelse af Kr. 802,479.13. Til Retrocessionspræmier medgik Kr. 793,519.87 imod Kr. 609,479.12 i 1902. Netto Præmien for egen Regning var saaledes Kr. 2,624,952.69 imod Kr. 2,006,514.31 i 1902, altsaa en Forøgelse for egen Regning af Kr. 618,438.38, heraf falder paa Brandforsikringen Kr. 536,915.39, paa Søforsikringen Kr. 36,299.48 og paa de øvrige Brancher Kr. 45,223.31.

I Provision udbetaltes efter Fradrag af Retrocessionærens Andel Kr. 612,913.85 imod Kr. 435,303.44 i 1902. Skaderne for egen Regning androg Kr. 1,474,857.75 imod Kr. 1,246,085.58 i 1902.

Samtlige Driftsudgifter beløb sig til Kr. 84,625.05, hvilket svarer til c. 3¹/₄ pCt. af Nettopræmien.

I Renter er indvundet Kr. 38,063.33. Paa fremmed Valuta er indvundet Kr. 432.05.

Beholdningen af Fonds d. 31. December 1903 udgjorde Kr. 891,033.61, hvilket er en Forøgelse af Kr. 236,845.83.

Kurstigningen andrager Kr. 1,501.87.

Tilgodehavende i Banker i Ind- og Udland androg d. 31. December 1903 Kr. 277,945.53; den kontante Kassebeholdning androg Kr. 3,070.07. Som rentebærende Præmiereserve er deponeret hos Forsikringsselskaber Kr. 135,081.76.

Tilgodehavendet hos Forsikringsselskaber med Fradrag af Retrocessionærens Tilgodehavende andrager Kr. 325,394.60.

Til Præmie og Skadesreserve er ialt henlagt Kr. 1,294,130.20 imod Kr. 835,170.00 i 1902, hvilket er en Forøgelse af Kr. 458,960.20. Til Søpræmiereserven er henlagt Kr. 115,000, c. 20. pCt., imod Kr. 93,000 i 1902, c. 17 pCt. Søskadesreserven andrager Kr. 129,979 imod Kr. 87,100 i 1902. Til Ekstrahenlæggelse til Præmiereserven er medgaaet et Beløb Kr. 63,500. Gevinst og Tabs-Konto slutter med et Overskud af Kr. 30,348.38. Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Udbyttet, der fastsattes til 5 pCt. af den indbetalte Aktiekapital (Kr. 300,000), er Kr. 15,000. Kr. 3,069.66 udbetaltes som Tantième, og Kr. 12,278.72 henlægges til Reservefondet. De efter Tur fratrædende Medlemmer af Repræsentantskabet, Grosserer Holbek, Grosserer Matton og Konsul Wilhelm sen genvalgte.

Til Revisorer genvalgte Kontorchef Ad. Carlsen og Justitsraad G. Krag.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt. C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør	" J. Schmidt, Dragør.
Faxe og Omegn.	" J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
Rødvig	" J. P. Nielsen, Rødvig.
Stege og Nyord.	" N. P. Hansen, Nyord, Stege.
Vestsjælland....	" H. Larsen, Vordingborg.
Lolland-Falster..	" C. Andersen, Bandholm.
Bornholm	" H. M. Kofoed, Rønne.
Midtøen	" M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
Sydøen	" Th. Nielsen, Svendborg.
Østøen	" W. Iversen, Nyborg.
Langeland	" A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordøen	" C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
Ærø	" Joh. Albertsen, Marstal.
Sydjælland	" P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.
Midtjylland	" S. Christensen, Aarhus.
Nordjylland	" J. P. Christiansen, Langøsg. 6, Aalborg

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus	— N. Knudsen.
Assens.....	— J. Jørgensen.
Esbjerg	Sagfører J. Clausen.
Faaborg	— J. Amtoft.
Fredericia.....	— E. Thiellesen.
Frederikshavn..	— N. Petersen.
Horsens	Overretssagfører Schouenborg.
Kallundborg ...	Sagfører, cand. jur. Aage Schultz.
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.
Kolding	Overretssagfører H. C. Bennetzen.
Marstal.....	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart.....	— Philip Hansen.
Nexø	— H. Mauritzen.
Nyborg	— Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	— Axel Tønnesen.
Odense	— E. Kiørboe og C. Knudsen.
Rønne.....	— Janus Oisen.
Svendborg.....	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører F. Knudsen.

Ugens Havarier.

Ellen, Skonnert af Halmstad, har paa Rejsen til Struer været paa Grund i Limfjorden; er ved Hjælp af Lægtene og Damperassistance kommet flot og indbragt til Struer.

L. H. Carl, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Følge Telegram været paa Grund ved Udsejling fra Uleåborg og faaet Forskibet fuldt af Vand; returnerer til Uleåborg.

Martha, Sejlskib, paa Rejse fra Skive med en Ladning Havre har maattet søge ind til Swinemünde som Nødhavn efter en meget haard Rejse. Skibet, der har faaet en Del Skade, fortsætter Rejsen til sit Bestemmelsessted, naar Vejr og Vind tillader det.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 15. Juli fandt den officielle Prøvetur med Sandpumpedamperen „Kronborg“, bygget af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft for Regning Aktieselskabet Kronborg. Prøven, der overværedes af Køberens Tilsynshavende, faldt i enhver Henseende ud til disses Tilfredshed, saa vel hvad Fart, Kulforbrug som Sampumpens Ydeevne angik. (Svendborg Amtst.)

Den 9. Juli blev en ny Damper „Egholm“, bygget for Regning Dampskibsselskabet Steam, D'Hrr. Johnsen & Jespersen, Kjøbenhavn, sat i Vandet i Antwerpen. Dens Dimensioner er: Længde 230', Brede 35' 6", Dybde 17' 3", Lastevne 2,000 Tons paa et Dybgaende af 15' 10". Damperen, der er specielt indrettet til Fart paa Nord- og Østersøen, er bygget til Lloyd's højeste Klasse.

Et Søsterskib, der bygges samme Sted for Dampskibsselskabet Steams Regning, vil i en nær Fremtid løbe af Stablen.

Rettelse: Ved et beklageligt Uheld er der i vort sidste Nummer under Rubriken Spørgsmaal og Svar indløbet en Fejl, idet der Pag. 341, Spalte 1, Linje 18 og 19 f. o. er antørt, at Anerkendelsen for dansk Skibsmaal i Finland gælder Certifikater, der er daterede efter Januar 1901.

I Følge det samme Steds anførte Cirkulære skal nemlig danske Sejl- og Dampskibe, der er forsynede med et efter d. 1 April (20. Marts) 1895 udstedt Nationalitets- og Registrerings-Certifikat (Maalebrev) ved Ankomsten til Kejserdømmet Ruslands (og Finlands) Havne være fritagne for Ommaaling, og Skibets i de paagældende Certifikater eller Maalebreve angivne Netto Register Tonnage skal lægges til Grund for Beregningen af de Afgifter, som skal opkræves i den fremmede Havn.

3m. Skonnert „Galathea“s Certifikat, der er dateret d. 5. Maj 1897, maa saaledes i det foreliggende Tilfælde have haft fuld Gyldighed.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
 Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 19. Juli.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Pillau 18. Juli. — Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 9. Juli. — Alexandra,

Thomsen, ankom til Kbhvn. 15. Juli. — Algarve, Borries, afg. fra Dartmouth 16. Juli hertil; pass. Skagen 19. Juli. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 17. Juli. — Arkansas, Petersen, ank. til Filadelfia 18. Juli. — Arno, Struberg, ankom til Genua 15. Juli. — Axelhus, Skow, ank. til Trondhjem 18. Juli. — Baron Stjernblad, Kaas, afg. fra London 16. Juli hertil. — Beira, Lunge, ank. til Valencia 10. Juli. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Marseille 18. Juli til Tarragona. — Christian IX., Møller, ankom til hertil 18. Juli. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, ankom hertil 18. Juli. — Douro, Mortensen, ankom til Lovisa 14. Juli. — Esbjerg, Søeberg, afg. fra Bergen 18. Juli hertil. — Florida, Ørum, ankom hertil 16. Juli. — Frederik, Thomsen, ankom til Libau 16. Juli. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 3. Juli. — Georgios I., Sørensen, ank. til Antwerpen 11. Juli. — Hekla, Hempel, afg. fra Christiania 18. Juli ank. hertil 19. Juli. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Christianssand 15. Juli til New York. — Hengest, Harder, ank. til Havre 17. Juli. — Island, Holm, afg. fra Christianssand 9. Juli til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Tarragona 17. Juli. — Jolantha, Christiansen, afg. fra Antwerpen 17. Juli; pass. Holtenau 19. Juli hertil. — Kasan, Hansen, passerede Holtenau 18. Juli til London. — Kentucky, Staal, ank. til St. Petersburg 12. Juli. — Kiew, Frisenette, afg. fra Rotterdam 16. Juli til Libau; pass. Brunsbüttel 18. Juli. — Loire, Craignou, ankom til Bordeaux 16. Juli. — Louise, Kruse, ankom til Hull 15. Juli. — Louisiana, Andresen, afg. forventet fra Christiania 19. Juli. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 18. Juli til Boston. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Sundsvall 18. Juli til Stockholm. — Moskov, Meldahl, ankom til St. Petersburg 14. Juli. — Nicolaj II., Lissner, afgik fra Boston 16. Juli hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. hertil 17. Juli. — Nordjylland, Kragh, ank. til Antwerpen 14. Juli. — Oscar II, Skjødt, ank. til New York 11. Juli. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 16. Juli. — Perm, Christensen, ankom til London 17. Juli. — Rita, Schibbye, ank. til Libau 14. Juli. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 17. Juli. — Seine, Dampt, afg. fra St. Petersburg 17. Juli til Kotka. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 4. Juli til New Orleans. — Tiber, Bech, afgik fra St. Petersburg 17. Juli til Neder Kalix. — United States, Wulff, ank. hertil 17. Juli. — Valdemar, Johnsen, afg. herfra 19. Juli til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Riga 17. Juli til Antwerpen. — Viking, Rasmussen, pass. Holtenau 18. Juli til Oporto. — Bergenserer afgik fra Stavanger 17. Juli hertil. — Ellen afgik fra Dunkerque 17. Juli hertil. — Klar afg. fra Reval 18. Juli til St. Petersburg. — R. E. Berg afg. herfra 18. Juli til Neufahrwasser. — Marie afg. fra Swansea 16. Juli hertil. — Vadsøe ankom til Stettin 14. Juli herfra.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ankom til Blyth 18. Juli. — Frode, Tofte, ankom til Sunderland 18. Juli. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Furugrund 18. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Uleåborg 9. Juli. — Erik II, Schmidt, afgik fra Rahja 12. Juli. — Knud II, Hansen, ankom til St. Petersburg 19. Juli. — Danmark, Kraemer, afg. fra Wasklot 19. Juli. — Ragnar, Holst, ank. til Kotka 18. Juli. — Skjold, Risø, ankom til Neufahrwasser 18. Juli. — Magnus, A. Mahncke, ankom til South Shields 17. Juli. — Olaf, Petersen, ankom til Rouen 14. Juli. — Svend II, Riber, ank. til Sunderland 17. Juli. — Harald, Hveysel, ankom til Rotterdam 15. Juli.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Aarhus 17. Juli, bestemt til Libau. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Hull 13. Juli. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Gand 9. Juli. — Hamlet, Skjødt, afg. fra Sunderland 13. Juli, best. til Kronstadt. — Helge, Olsen, afgik fra Torneå 15. Juli, best. til Zaandam. — Rolf, Olsen, afgik fra Uleåborg 16. Juli, best. til Anvers. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afg. fra Kronstadt 16. Juli, best. til Borgeå.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Kronstadt 18. Juli. — Vagn, Jørgensen ankom til Honfleur 16. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 9. Juli. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 18. Juli. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 14. Juli. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Kronstadt 17. Juli, best. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Kronstadt 14. Juli, best. til Rotterdam. — Russ, Rasmussen, ank. til Blyth 10. Juli. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Harlepool 12. Juli.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Kotka 17. Juli. — Kamma, Løffler, ankom til Sunderland 18. Juli. — Helga, Christensen, ankom til Calais 12. Juli. — Martha, Waaben-Hansen, afgik fra Trångsund 20. Juli. — Elna, Leth, ank. til Sundswall 17. Juli. — Therese, Pedersen, ankom til Calais 13. Juli. — Simone, Jørgensen, ankom til Torneå 18. Juli. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Räfse 13. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ankom til Archangel 14. Juli. — Kronborg, Jeppesen, ankom til

Archangel 18. Juli. — Dana, Lambertsen, afgik fra St. Ybes 13. Juli. — Ophelia, Wilhelmson afgik fra Grangemouth 14. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Grangemouth 15. Juli, best. til Tromsø. — Niobe, Mathisen, afg. fra Aalborg 14. Juli, ank. til Riga 18. Juli. — Nordsoen, Gram, afgik fra St. Petersburg 16. Juli, bestemt til Horsens. — Nexos, Basse, afgik fra Bordeaux 12. Juli, ankom til Newport 15. Juli. — Nora, Jørgensen, afg. fra Aalborg 16. Juli, best. til Riga. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Calais 14. Juli. — Alfa, Hansen, afgik fra Blyth 15. Juli, ank. til Esbjerg 17. Juli. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Esbjerg 15. Juli, ankom til Ghent 17. Juli.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Kotka til Nantes 15. Juli. — Mary, Nielsen, afgik fra Danzig til Munksund (Piteå Distrikt) 19. Juli.

Iylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Kemi 12. Juli.

Nordsoen. Nordland, Petersen, afgik fra Barry 15. Juli, best. til Carlshamn. Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, best. til Grimsby. — England, Andresen, ank. til Terneuzen 19. Juli. — Holland, Lund, ankom til Riga 18. Juli. — Rusland, Møller, ankom til Warkworth 17. Juli.

Urania. Mars, Rasmussen, afgik fra Middlesbro 16. Juli, best. til Kbhvn. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Libau 18. Juli, best. til Terneuzen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, afg. fra Burntisland 16. Juli, best. til Korsør. — Russia, Jespersen, afgik fra Riga 13. Juli, ankom til Brake 18. Juli. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Aarhus 17. Juli.

Østersøen. Cimbria, Hansen, ank. til Hudiksvall 17. Juli. — Patria, Petersen, afg. fra Emden 18. Juli, bestemt til Luleå. — Gratia, Andersen, afgik fra Kbhvn. 15. Juli, ank. til Riga 17. Juli.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 12. Juli, ankom til Ghent 18. Juli. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 19. Juli, best. til Dordrecht. — Britannia, Jensen, afgik fra Luleå 11. Juli, ank. til Rotterdam 18. Juli. — Caledonia, Storm Hansen, afgik fra Sunderland 16. Juli, ankom til Kbhvn. 18. Juli. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Svendborg 19. Juli.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 19. Juli, bestemt til Grangemouth. — Estonia, Fisker, ankom til Amsterdam 13. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Ghent 14. Juli. — Brattingborg, Clausen, afgik fra Montevideo 20. Juni, best. til Las Palmas f. O. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Wasa 16. Juli, best. til Chantenay. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Kronstadt 13. Juli, best. til Brake. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Nantes 18. Juli, best. til Cardiff. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Cardiff 14. Juli, best. til Kronstadt. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Liverpool 6. Juli, bestemt til Galveston. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 16. Juli. — Skanderborg, Jensen, ankom til Jacobstad 15. Juli. — Søborg, Fischer, afg. fra Manchester 13. Juli, best. til Cape Tormentine. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Ekenæs 15. Juli, bestemt til Calais. — Stjerneborg, Hansen, afgik fra Cardiff 13. Juli, best. til Alger.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Rouen 17. Juli. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rouen 17. Juli. — Marselisborg, Mathiasen, ankom til Kronstadt 15. Juli. — Silkeborg, Petersen, afg. fra Kbhvn. 18. Juli, best. til Calais. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 20. Juli, best. til Tormo. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Methil 19. Juli, best. til Kbhvn. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Wasa 14. Juli, best. til Calais. — Vordingborg, Petersen, ank. til Boness 11. Juli.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Newcastle 18. Juli. — Kallundborg, Lund, afg. fra Kbhvn. 19. Juli, best. til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Hermia, Petersen, afg. fra Blyth 15. Juli, ank. til Korsør 18. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra St. Petersburg til Rotterdam 13. Juli. — Alice, Hansen, afg. fra Methil til Kjøbenhavn 14. Juli. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Kiel til Grangemouth 14. Juli. — Sara, Warming, ankom til Riga fra Reval 16. Juli. — Ajax, Brøsen, afgik fra Riga til Ghent 16. Juli. — Helene, Jensen, ank. til Kronstadt fra Hull 17. Juli. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel til Newcastle 18. Juli.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Penang 17. Juli. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Shanghai 18. Juli. — Siam, Jensen, ankom til Shimonoseki 19. Juli. — Anamba, Cortsen, afgik fra Suez 16. Juli. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til Santander 18. Juli. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Vigo 11.

Juli, best. til St. Thomas. — St. Thomas, Schmidt, ankom til Vera Cruz 12. Juli.

Ærø. Enigheden, Svane, ankom til Raumo 17. Juli. — Energi, Nielsen, ank. 12. Juli til Vejle.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Tyne 15. Juli. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Tyne 15. Juli. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Hull 20. Juli. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Blyth 17. Juli. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Blyth 17. Juli. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Odense 13. Juli. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Repola 15. Juli. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Boulogne 15. Juli. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Stugsund 19. Juli. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Tyne 20. Juli.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Repola 11. Juli. — London, Bom, ankom til Blyth 19. Juli. — Paris, Krogh, ankom til Kjøbenhavn 16. Juli. — Bryssel, Tholander, afg. fra Kronstadt 19. Juli, best. til St. Petersborg.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Repola 17. Juli. — Wien, Brink, ank. til Uleåborg 8. Juli.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, afgik fra Uleåborg 12. Juli, best. til Havre. — Clara, Jensen, afgik fra Kotka 15. Juli, best. til Bremen. — Kai, Bønnelycke, afg. fra Neufahrwasser 19. Juli, best. til Ørnskjoldsvik. — Svend, Kurtzhals, ankom til Leith 17. Juli. — Erik, Steen, ankom til Horsens 16. Juli. — Axel, Damm, ankom til Transgund 19. Juli. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Cherbourg 12. Juli. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Dema 17. Juli, bestemt til Newcastle.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Archangel 8. Juli, best. til Rouen.

Sejlskibe.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, pass. St. Cathrine. Point 10. Juli, paa Rejse fra Tyne til Bahia. — Mary, Lydom, afgik 12. Juli fra Halmstad til Methil.

Fanø. Nordby. Sørine, Andersen, ankom til Hamburg 11. Juli fra Burntisland. — Mærdor, Mørk, afgik fra Rio Grande 16. Juni til Falmouth. — Casma, Sonnicksen, afgik fra St. Ybes 7. Juli til Gøteborg. — Aagot, Nørby, ankom til Santos 12. Juli fra Capetown. — Tercera, Beck, afgik fra Liverpool 14. Juli Port Arthur (Mexico). — Anna Agnete, Meinertz, afgik fra Rio Janeiro 14. Juli til St. Jago de Cuba. — Prinsesse Marie, Clausen, afgik fra Galway 16. Juli til Hamburg. — Sixtus, Eriksen, ank. til St. Francisco 17. Juli fra Antwerpen.

Svendborg. Kruse, Larsen, ankom til London 12. Juli. — Newsky, Nielsen, ankom til Plymouth 10. Juli. — Olga, Rasmussen, ankom til Wick 11. Juli. — Clytia, Nielsen, ankom til St. Petersborg 11. Juli. — Jens, Eriksen, ankom til Lissabon 11. Juli. — Concordia, Henriksen, ankom til London 12. Juli. — Guldborg, Skovgaard, ank. til Drøbak 12. Juli. — Fanny, Hansen, ankom til Croix 12. Juli. — Mine, Møller, ankom til Newhaven 11. Juli. — Rasmus, Nielsen, ank. til Emden 12. Juli. — Delos, Andersen, ank. til Par 13. Juli. — Vega, Rasmussen, ankom til Fowey 13. Juli. — Doris, Købke, ankom til St. Petersborg 13. Juli. — Samson, Hansen, ankom til Rouen 13. Juli. — Elisa, Andreassen, ankom til Kjøbenhavns Red 14. Juli. — Hejmdal, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 14. Juli. — Galathea, Bom, ank. til Charlestown 14. Juli. — Ludvig, Larsen, ankom til St. Petersborg 14. Juli. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Dundee 14. Juli. — Nanna, Baagøe, ankom til Isigny 14. Juli. — Union, Rasmussen, ankom til Southampton 16. Juli. — Roma, Jensen, ankom til Kjøbenhavns Red 16. Juli. — Kasper, Hansen, ankom til London 15. Juli. — Martin, Rasmussen, ankom til Gefle 16. Juli. — Embla, Mikkelsen, ankom til Aberdeen 16. Juli. — Yrsa, Hansen, ank. til Archangel 17. Juli. — Althea, Skovgaard, ankom til Middlesborough 18. Juli. — London, Andersen, ankom til Newcastle 18. Juli. — Gefion, Hansen, ankom til Charlestown 14. Juli. — Capella, Hansen, ankom til Skefteå 16. Juli. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Charlestown 16. Juli. — Sofie, Jensen, ankom til Stettin 17. Juli. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Drøbak 17. Juli. — Fønix, Hansen, ankom til Skefteå 17. Juli. — Rossing, Larsen, ankom til St. Vaast 18. Juli. — Roska, Carlsen, ankom til London 18. Juli. — Danmark, Husfeldt, ankom til Isigny 18. Juli.

Ærø. Hydra, Albertsen, ankom 26. Juni til Isefjord. — Skirner, Thomsen, afgik 16. Juli fra Kjøbenhavn til Warberg. — Anne Dorteia, Rasmussen, ankom 16. Juli til Frihavnen. — Svip, Jensen, ank. 11. Juli til Swinemünde. — Herkules, Bager, ankom 11. Juli til Swinemünde. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 11. Juli til Amsterdam. — Elise Marie, Olsen, ankom 17. Juli til Memel. — Abba, Petersen, ankom 12. Juli til Faaborg. — Hertha,

Krull, ankom 10. Juli til Hulbardscove. — Bølgen, Friis, ankom 12. Juli til Holtenau. — Rise, Petersen, afg. 10. Juni fra Montevideo til Antwerpen. — Skirner, Kromann, ank. 9. Juli til Kjøbenhavn fra Stralsund. — Hjalmar, Kristoffer- sen, udklareret 8. Juli fra Hamburg til St. Johns (New Foundland). — Eden, Petersen, ank. 16. Juli til Archangel. — Fremad, Hansen, ankom 13. Juli til Leith. — Saga, Hansen, afgik 11. Juli fra Laguna til Hamburg. — Regina, Kock, ankom 11. Juli til Kjøbenhavn. — Frem, Haagensen, ankom 12. Juli til Faro (New Foundland). — Freir, Kastrup, ankom 12. Juli til Hernesand. — Argo, Christensen, ankom 12. Juli til Leith fra Island. — Alf, Rasmussen, ankom 12. Juli til Ljusne (Søderhamn Distrikt). — Caroline Kock, Hansen, afg. 12. Juli fra Helsingør Red paa Rejse fra Hernesand til Faro. — Cura, Christensen, ankom 13. Juli til Kjøbenhavn. — Bertha Marie, Hansen, afgik 13. Juli fra Kjøbenhavn til Stettin. — Carl, Johansen, ankom 13. Juli til Kjøbenhavn. — Hansine, Christensen, afgik 12. Juli fra Kjøbenhavn til Malmø. — Elise Dyreborg, passerede 14. Juli Fredericia paa Rejse til Marstal. — Marie, Østermann, ankom 14. Juli til Aalborg. — Ruth, Eriksen, afgik 9. Juli fra Kemi til Carmathen (England). — Johanne, Hansen, ankom 13. Juli til Archangel. — Niels Juul passerede 10. Juli Dungeness. — Kirstine Jensen, Raahauge, passerede 10. Juli Prawl Point. — Nicoline, Hansen, afgik 12. Juli fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Rolf passerede 13. Juli Beachy Head for vestg. — Freya, Nielsen, sejlferdig 14. Juli i Nordfleet, bestemt til Archangel. — Ægir, Rasmussen, ankom 16. Juli til Middlesborough. — Noah, Eriksen, ankom 15. Juli til Cardiff. — Hans, Boye, ankom 16. Juli til Kjøbenhavns Red. — Danmark, Knudsen, ank. 20. Juni til Rio Hacke. — Gabrielle, Henriksen, ank. 15. Juli til Kjøbenhavn. — Thor, Kromann, afgik 25. Juni fra Pointe à Pitre til Belle Isle. — Anne, Jørgensen, ankom 15. Juli til Kjøbenhavn fra Stettin. — Kristiane, Petersen, ankom 15. Juli til Laurvig. — Apollo, Albertsen, ankom 18. Juli til Pillau. — Cecilie, Rasmussen, ankom 15. Juli til Frihavnen. — Anne Sophie, Petersen, ankom 15. Juli til Frihavnen. — Castor, Sonne, ankom 14. Juli til Falmouth f. O. fra Laguna. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 16. Juli til Kjøbenhavn. — Argo, Clausen, er 17. Juli ankommen til Cera (Brasilien). — Kronen, Hermansen, ankom 17. Juli til Nord Sidney fra Fogo. — Immanuel, Schmidt, ankom 17. Juli til Nakskov. — Dronning Louise, Christensen, ank. 18. Juli til Bandholm. — Lucinde, Andersen, ank. 17. Juli Bonawiske (New Foundland). — Valborg, Johansen, ank. 17. Juli til Laurvig. — Expres, Boye, ankom 17. Juli til Swinemünde. — Amor, Rasmussen, ank. 18. Juli til Korsør. — Paket, Friis, afgik 16. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Laura, Jensen, ankom 18. Juli til St. Johns (New Foundland). — Hjalmar passerede 15. Juli Dungeness paa Rejse fra Hamburg til St. Johns. — Ino, Weber, ank. 18. Juli til Sletten.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 13 Fod, i Kanalen 10½ Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Fyrskibet „Falsterbøref“ N. I Følge Telegram fra Lodskaptajnen i Malmø er en Galease sunken i 6 Fv. Vand 1¼ Kml. N. t. V. for Fyrskibet „Falsterbøref“. En Mast er 10 Fod over Vandet. Vraget vil blive afmærket med en Vager med grønt Flag og saavidt muligt med en hvid Lanterne.

Tyskland. Tenderne til Brug ved Opmaaling er inddraget paa Oderbank og røde Spirtønder udlagt til samme Brug S. for Plantagenet Grund.

Rügen. Jasmund. Kollickerort og Ranzow. Paa Jasmund kan de to ny Fyr brænde til Forsøg. Det ene, Kollickerort Fyr, skal træde i Stedet for det gamle Jasmund Fyr, der ligger 1, Kml. SØ. for Stubbenkammer, det andet ligger 1, Kml. NV. for Stubbenkammer. Det første er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn, det andet er et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn.

Als N. Holsts-Flak. Indtil Midten af September 1904 af-

holdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak, hvor der er udlagt Skiver, som om Natten er belyst. Skibet, hvorfra der skydes, fører rød Stander paa Fortoppen og om Natten tre røde Lanterner og viser elektrisk Søgelys.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Neu Vortrapp. Anduvningstønden ved Neu Vortrapp er flyttet og ligger nu paa $54^{\circ} 35' 36''$ N. Br. $8^{\circ} 13' 30''$ Ø. Lgd.

Weser. Roter Sand. Roter Sand Fyr viser rødt To-Blink fra S. 10° Ø. gennem S. til S. 3° V., hvidt, fast Fyr fra S. 3° V. til S. 5° V., rødt Et-Blink fra S. 5° V. til S. $51\frac{1}{2}^{\circ}$ V., rødt, fast Fyr fra S. $51\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til S. $54\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og rødt To-Blink fra S. $54\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til S. 87° V.

Jade. Minsener Farvand. I Minsener Farvand ligger Baaketønde F nu paa $53^{\circ} 48' 37''$ N. Br. $8^{\circ} 0' 54''$ Ø. Lgd., og Spirtønde H paa $53^{\circ} 47' 8''$ N. Br. $8^{\circ} 4' 6''$ Ø. Lgd.

Holland. Dybden og Flodhøjden er i følgende Løb i Holland saaledes:

I Friesche Zeegat, i NV.-Gat $7\frac{1}{2}$ og $7\frac{1}{2}$ Fod.

I Zeegat van Terschelling, i Stortemelk 17 og 5 Fod, i Thomas Smitgat 13 og 5 Fod.

I Zeegat van Texel, i Oude Vlie 16 og 4 Fod, i Schulpengat 24 og $3\frac{1}{2}$ Fod, i Westgat 14 og $3\frac{1}{2}$ Fod, i Malzwin 13 og 3 Fod, i Doove Balg 17 og 3 Fod.

I Zeegat van Goeree, i Noordergat 11 og 6 Fod, i Bokkegat 13 og 6 Fod, i Slijkgat 17 og 6 Fod, i Pampus 7 og 6 Fod, i Veermansgeul 7 og 6 Fod, i Aardappelengat 16 og 6 Fod.

I Zeegat van Brouwershaven, i Schaar van Renesse 20 og 8 Fod, i Vlie van Bruinisse 14 og 8 Fod, i Droogte van Bruinisse 22 og 8 Fod, i Noordergat (Krammer) 17 og 8 Fod, i Karolinageul 12 og 7 Fod, i West Hellegat 14 og 7 Fod.

I Wester Schelde, i Deurloo 15 og 10 Fod, i Oostgat 24 og $9\frac{1}{2}$ Fod, i Sardijngeul 18 og 12 Fod, i Rug van Borselen $17\frac{1}{2}$ og 12 Fod, i Zuidergat fra Kugletønde Nr. 26 til Stump-tønde Nr. 29 27 og 13 Fod og fra Stump-tønde Nr. 36 til Lystønde Nr. 40 22 og 14 Fod, i Nauw van Bat mellem Spidstønde Nr. 33 og Stump-tønde Nr. 42 29 og 14 Fod, og fra Bat til Stump-tønde Nr. 49 23 og 14 Fod, og fra Stump-tønde Nr. 49 til Spidstønde Nr. 44 $23\frac{1}{2}$ og 14 Fod.

IJumiden. I IJumiden er Dybden nu med daglig Lav-vande 29 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne. Middel-Flodhøjden er 5 Fod.

Hollandsch Diep. Dordtsche Kil. I Dordtsche Kil er den mindste Dybde 17 Fod, c. $\frac{1}{2}$ Kml. oven for Willemsdorp.

Zeegat van Goeree. Noord Pampus. I Noord Pampus er udlagt en Stump-tønde Nr. 1 paa $51^{\circ} 50' 15''$ N. Br. $4^{\circ} 2' 4''$ Ø. Lgd. og en Stump-tønde Nr. 2 paa $51^{\circ} 50' 16''$ N. Br. $4^{\circ} 2' 27''$ Ø. Lgd., begge i 11 Fod Vand.

Frankrig. Fyrskibet „Ruytingen“ er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Saint Malo. La Ballue. La Ballue grønne, faste Fyr lyser nu over 7° paa hver Side af N. 51° V., og noget uden for denne Vinkel. Synsviddens: 14 Kml. Flammens Højde er uforandret 215 Fod.

Irland S.-Kyst. Fastnet Rock. Fastnet Rock Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyr, som hver 5 S. viser Et-Lyn af $\frac{1}{6}$ S. Varighed. Flammens Højde: 154 Fod. Synsviddens: 19 Kml. Graat, cylindrisk Taarn. Det midlertidige Fyr er slukket. $51^{\circ} 23'$ N. Br. $9^{\circ} 36'$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Corsen. Corsen Semafor faste Fyr er forstærket. Det viser rødt Lys fra S. $8\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til S. $12\frac{1}{2}^{\circ}$ V., hvidt Lys fra S. $12\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til S. $15\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og grønt Lys fra S. $15\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til S. $21\frac{1}{2}^{\circ}$ V. Lysævnens: 11 Kml. for det røde, 15 Kml. for det hvide og 10 Kml. for det grønne Lys. Flammens Højde er uforandret 101 Fod.

Brest. Den røde Lystønde, der viser grønt Fyr, ved S.-Enden af den Ø-lige Bølgebryder ved Brest, er atter flyttet $\frac{1}{4}$ Kbl. V. hen. Den ligger nu i 29 Fod Vand. $48^{\circ} 22' 13''$ N. Br. $4^{\circ} 29' 13''$ V. Lgd.

Douarnenez. Ved Pointe de Biron paa venstre Bred af Floden Port Rhu ved Douarnenez Havn bygges en Mole. Den er afmærket med Vagere med rødt Flag. Man maa ikke gaa inden om Vagerne.

Chaussée de Moustierlin. En 11 Fods Klippe ligger S. for Pointe de Moustierlin, 3 Kml. S. 44° V. fra Beg Meil Semafor og $1\frac{1}{6}$ Kml. S. 17° Ø. fra den hvide Klippe Le Corbeau. $47^{\circ} 49' 5''$ N. Br. $4^{\circ} 1' 42''$ V. Lgd. En 6 Fods Klippe ligger $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 40° V. fra den foregaaende.

Etel S. En 8 Fods Klippe ligger S. for Etel i Linjerne

Gävres Semafor over Midten af Klippen SV. for Rohellan og Quiberon Semafor sin Bredde til højre for Goulien. $47^{\circ} 36' 0''$ N. Br. $3^{\circ} 11' 15''$ V. Lgd.

Barges d'Olonne. Barges d'Olonne Fyr er slukket og et midlertidigt hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser To-Blink. tændt. Det ny Fyr bliver et Blinkfyr, der hver 10 S. viser hvidt To-Blink; kan brænde til Forsøg.

Plateau de Lavardin. Fyret paa Lavardin Baake er slukket og en rød Lystønde, der viser grønt, fast Fyr midlertidigt udlagt 2 Kbl. S. 40° V. fra Baaken.

Gironde. Mattes du Grand Banc. Paa Grund af Løbets Forandring er den røde Lystønde Nr. 4 „Nord des Mattes du Grand Banc“, der viser grønt Fyr, flyttet $2\frac{1}{2}$ Kbl. hen. $45^{\circ} 42' 29''$ N. Br. $1^{\circ} 19' 58''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet „Pollock Rip“ Nr. 47 er atter udlagt og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

New Jersey. Fyrskibet „Northeast End“ Nr. 44 er atter udlagt og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

Maryland. Point no Point. Paa Point no Point opføres et Fyrtaarn. Det staar i $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand, $5\frac{3}{8}$ Kml. N. 16° Ø. fra Point Lookout Fyr og i N. 69° V. fra Holland Island Bar Fyr. Taarnet er nu nogle Fod over Vandet. $38^{\circ} 7' 40''$ N. Br. $76^{\circ} 17' 27''$ V. Lgd.

Chesapeake Bay. Main Ship Channel. Middle Ground. Middle Ground North End Spidstønde Nr. 8 er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, og ligger i 38 Fod Vand, $\frac{3}{8}$ Kml. S. 80° V. fra S.-Enden af 4 Fv. Grunden paa Ø-Siden af Main Channel, fra Back River Fyr i N. 59° Ø. og fra York Spit Fyr i S. 55° Ø. Ved Lystønden ligger som Mærketønde en rød Spirtønde Nr. 8.

North Carolina. Cape Fear River. New Channel. New Channel hvide, faste Ledefyr paa Smith Island er flyttet. Forfyrret staar nu 840 Alen N. 25° V. fra Bald Head Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Bagfyret staar nu 1,070 Alen N. 61° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 41 Fod. Hvid, fir-kantet, pyramideformet Fyrbaake paa fire Pæle.

Bald Head. Bald Head røde, faste Ledefyr er flyttet. Forfyret staar nu 1,1260 Alen S. 63° V. fra Bald Head Fyr. Flammens Højde: 12 Fod. Hvid, pyramideformet Baake. Bagfyret staar 550 Alen N. 79° Ø. fra Forfyret og 580 Alen S. 52° V. fra Bald Head Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Hvid, pyramideformet Baake.

Florida. Dry Tortugas. Garden Key. Løbet ind i Garden Key er afmærket med sorte 6 Tommer tykke Stager, der er 8 à 12 Fod over Vandet. Løbet er $\frac{1}{2}$ Kbl. bredt med mindst 27 Fods Dybde. Som Regel er der 29 Fod Vand ved Lav-vande i 15 Alens Afstand fra Stagerne.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Bahia. San Antonio Bank. Afmærkningen af San Antonio Bank er upaalidelig; Skibsførere advares mod at stoe paa den.

Et Vrag ligger sunket 3 Kbl. N. 49° V. fra San Antonio Point Fyr. Fyret ligger paa $13^{\circ} 0' 7''$ S. Br. $38^{\circ} 31' 7''$ V. Lgd.

Chili. Strait of Magellan. Cape San Isidro. Omtrent den 15de Juli 1904 tændes paa Cape San Isidro et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 92 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Hvidt, rundt Taarn med rødt Tag. 24 Fod højt, ved Beboelseshus. Fyrapparat af 4de Orden. $53^{\circ} 47' 16''$ S. Br. $70^{\circ} 58' 12''$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Port de Bouc. Port de Bouc faste Fyr er nu forstærket. Det viser hvidt Lys fra N. 40° V. gennem V. til S. $87\frac{1}{2}^{\circ}$ V., rødt Lys fra S. $87\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til S. 40° V., hvidt Lys fra S. 40° V. gennem S. til S. 13° Ø., og grønt Lys fra S. 18° Ø. til S. 40° Ø., Lysævnens er $18\frac{1}{2}$ Kml. for det hvide, 15 Kml. for det røde og 14 Kml. for det grønne Lys. Flammens Højde er uforandret 92 Fod.

Italien V.-Kyst. Promontorio Argentario. Porto Ercole. Porto Ercole Fyr paa Fort La Rocca viser midlertidigt hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 8 Kml. Det lyser fra N. 75° Ø. gennem Ø. og S. til S. 15° V.

Korsika. Golfe de Roccapina. Prêtre d'Olmeto. En rød og sort vandret sribet Baake med Ballon, 24 Fod høj over Højvande, er atter opført paa Prêtre d'Olmeto. $41^{\circ} 28' 31''$ N. Br. $8^{\circ} 58' 15''$ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Golf von Triest. Tønden, der laa $1\frac{1}{2}$ Kbl. VSV. for Pynt Villisan, Ø. for Isola, er inddragen. $45^{\circ} 32' 16''$ N. Br. $13^{\circ} 40' 15''$ Ø. Lgd.

Kanal von Fianona. I Kanal von Fianona er Dybden ved Lavvande 13 Fod. $45^{\circ} 8'$ N. Br. $14^{\circ} 10' 7''$ Ø. Lgd.

Ben Selve. Pynt Arat d'Ostro. Ved Pynt Arat d'Ostro skal tændes et permanent, rødt, fast Fyr, der skal vises fra en Baake $\frac{1}{6}$ Kbl. S. 24° V. fra det nuværende, midlertidige Fyr. $44^{\circ} 21'$ N. Br. $14^{\circ} 43'$ Ø. Lgd.

Cattaro. Kajen ved Cattaro skal forlænges og gøres lige, hvortil Havnefyret midlertidig flyttes lidt NV. hen. Ved Kajen og i Fiumara Munding foretages Uddybning.

Bai von Teodo. Pynt Zeljano. Det grønne Fyr paa Pynt Zeljano er slukket.

Rusland. Sorte Hav. Anapa. Ledebaakerne ved Anapa er nu to Jernsøjler paa pyramideformede Fundamenter, der staaar $\frac{3}{4}$ Kbl. N. 49° Ø. for de gamle. De er overet i S. 60° Ø. og N. 60° V. Fra Forbaaken vises et rødt, fast Fyr og fra Bagbaaken et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 31 og 63 Fod.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Fransk Indo-Chine. Poulo Gambier. Paa den SØ-lige Top af Poulo-Gambier er tændt et hvidt Lynfy, der hver 15 S. viser Fire-Lyn. Flammens Højde: 371 Fod. Det lyser fra N. 42° V. gennem N., Ø., S. og V. til N. 77° V. Hvidt Fyrtaarn. 13° 36' 30" N. Br. 109° 20' 15" Ø. Lgd.

Cochinchine. Tonkin. Dinh-Vu. Dinh-Vu gravede Rende forbinder Cua Nam Trieu med Cua Cam. Den er 1 Kml. lang. Paa begge Sider af den er bygget Diger i $\frac{1}{2}$ Kbl. Afstand fra Rendens Midte. Paa Digerne er anbragt Fortøj-pæle.

Karantænebestemmelser m. m.

Paa de engelske Admiralitets Kort vil fremtidig mindre Fyr og Fyr paa Fyrskibe, ved hvilke der ikke er Vagt (unwatched), blive betegnet med et stort (U).

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Juli 1904. — Den permanente Voldgiftskommission til Fastsættelse af Bjærgeløn. — Signalstationerne. — Comité maritime international. — Liggedagsklausuler. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Norsk Søretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Rettelse. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petilinie à 45^{mm} Brede 25 Øre
 De øvrige Sider — — — — — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 $\frac{1}{2}$ Side eller derover 20 % 30 % 50 %
 Mindre end $\frac{1}{2}$ Side 10 % 20 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Juli 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		75 $\frac{1}{2}$	77
Danmark	73	72 $\frac{1}{2}$	73
Norden.....	89 $\frac{1}{2}$ —89 $\frac{3}{4}$	89 $\frac{1}{2}$	89 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn		68 $\frac{3}{4}$	69
Carl.....	73 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	73 $\frac{1}{4}$	73 $\frac{1}{2}$
Dannebrog	78— $\frac{1}{4}$	78	78 $\frac{1}{4}$
Skjold.....	53—52 $\frac{3}{4}$	52 $\frac{1}{2}$	52 $\frac{3}{4}$
Urania	15 $\frac{1}{2}$ —15	15 $\frac{1}{4}$	15 $\frac{1}{2}$
Union		79 $\frac{1}{2}$	81
Dampsk. af 1896	84—83 $\frac{3}{4}$	83 $\frac{1}{4}$	83 $\frac{3}{4}$
Østasiatiske		88 $\frac{3}{4}$	89 $\frac{1}{4}$
Østersøen		85 $\frac{1}{2}$	88
Nordøen		—	—
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		60	50
Cimbria		—	—
Gorm		93	99 $\frac{1}{2}$
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		58 $\frac{1}{2}$	61
Inga.....		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.		99	100
4 $\frac{1}{2}$ % Østasias. Komp.....		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		96 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	84	83 $\frac{3}{4}$	84
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		86 $\frac{3}{4}$	88
4% — — — 2. Serie ..	94 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
4% — — — 1. — ..		96 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		87	87 $\frac{1}{2}$
4% — — — 7 —		94	94 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —		89 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{3}{4}$
Aktier.			
Nationalbank	144	143 $\frac{3}{4}$	144 $\frac{1}{4}$
Privatbank		115 $\frac{1}{4}$	115 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank		121 $\frac{1}{4}$	121 $\frac{3}{4}$
Handelsbank		124 $\frac{3}{4}$	125
Grundejerbank	111	110 $\frac{3}{4}$	111
Burm. & Wain	98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jærnsk.	99 $\frac{1}{4}$	99 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{3}{4}$
Sukkerfabr.		149	150
Bryggeri Aktier.....	129	128 $\frac{3}{4}$	129 $\frac{1}{4}$

Vekselkurs d. 20. Juli 1904.

	avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.18	18.15
Paris.....	72.20	—
Amsterdam	150.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Juli 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	92.25
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit.....	—
5% Mexikanske 1899.....	101.30
5% Rumænske Stats.....	99.60
4% — — 1890	89.30

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

„Foren. Dampskibs.“ 6,000, „Norden“ 44,000, „Skjold“ 32,000, „Union“ 2,000, „Østasiatisk Komp.“ 6,000, „Danmark“ 22,000, „Urania“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 44,000, „Dannebrog“ 44,000, „Dampskibs. af 1896“ 20,000, „Carl“ 36,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11. Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskaier for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørger af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad havs. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand havs paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maa-neder efter Indførslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dyb-gaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget moder-ate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres. og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørger Los-ning og Lad-ning efter fa-ste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhaleplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhaverhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skidsmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhaling-plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton : Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhaling-plads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaling-plads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingssafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst-siden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton : Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1908.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker, Store Træskibsbyggerier, Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

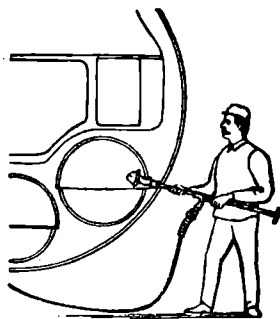
	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1908. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

H. HARLOFF'S RØRFEJEAPPARATER



Eneforhandler for Danmark:
H. KIRSCHNER & COHN
Toldbodvej 22.

Disse Fejeapparater overgaar alle andre i Handelen værende

Eksempelvis kan anføres:
Forbindelsesstykket for Dampledningen er af Metal.
Apparatet har Sikkerheds-Endestykker.
Fejehovedet er uopsideligt (og er ofte benyttet som Erstatning for Fejehovedet paa andre Apparater).

Dysart

"ROSSLYN HARTLEY"

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 cwt. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.



Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

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

Bugserbaad til Salg,

bygget 1890 af Jern; 8 Knob; ogsaa indrettet til Passagerfart.
Nærmere meddeler

Aage Bruhn,

Havnegade 47 A, København K.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5562.

Prøv engang ufortødt

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*,
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira,
3 " rød Portvin,
anbefales til d'Hr. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Jagt

Kirstine, 19 Tons Brutto, godt udhalet i alle Maader ogsaa til Stenfiskeri, er billig til Salg ved Henvendelse til Havnefogeden, Maarup, Samsø.

Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paatrykt selve Omlagepapiret.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37, Nakskov.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset, Lødvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet, Forenede Dampskibs Selskab, Forenede Bugser Selskaber, Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

CARL RISKÅ

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riskå“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

James Stenstrøm

Skibsmægler-
og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,

Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine-og
Stueure,
Kikkertør,
Baro-
metre,

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28762

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Skib til Salg.

En Galease, der laster 1,000 Cnt. d. w., beliggende i Fjellebroens Havn, er paa Grund af Ejerens Død billig til Salg ved Henvendelse til Skibsbygger Hoffmann, Ulbølle Mark pr. V. Skjærninge.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

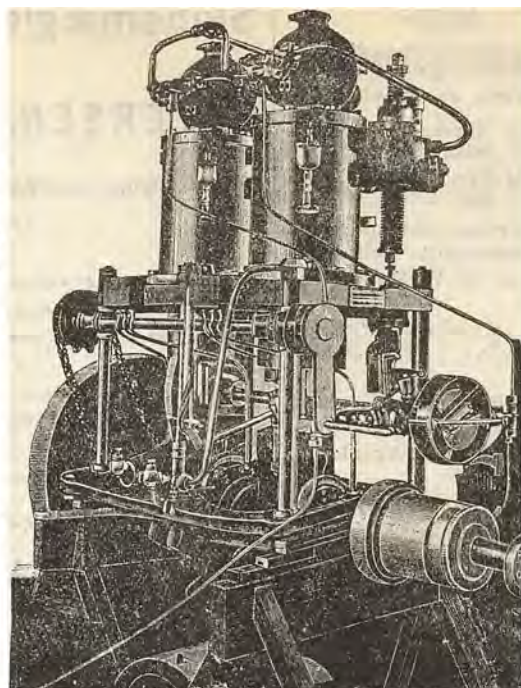
Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.



Specialitet: Motor „Alpha“.

Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendte gode og solide Petroleumsmotor „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

1ste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueraksler, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkår kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prisliste, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

**Frederikshavns Jærnstøberi
& Maskinfabrik.**

(Brødrene Houmøller).

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Juli 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens' fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 3601.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand „NEST“ Brand
usukret. sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co.,** København

Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang spe-
ciel Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middags-
retter), Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.

Desuden:

Frugtsafter, Syltetøjer, Maskintørrede Grøntsager i □ Blik-
daaser (bedste Opbevaringsmiddel).

Alle Fabrikens Artikler vil paa Forlangende kunne er-
holdes i enhver Skibsprovianteringsforretning og hos alle
Købmænd hele Landet over.

Forlang udtrykkelig kun Faaborgs
Tilvirkning.

Dansk Vin- og Konserves-Fabrik

M. Rasmussen, Faaborg

Københavns En gros Filial:
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252



Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

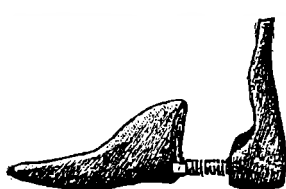
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støvleblok „MONOPOL“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

LANDMANDSBANKEN

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

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting,** Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Schömer & Jensen

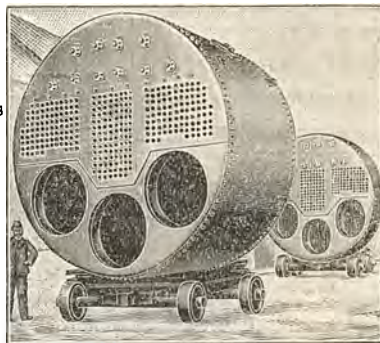
TÖNNING a. Eider

Skibsværft, Maskinfabrik og Jærnstøberi.

Nybygning
og
Reparation
af alle Slags
Skibe

Sø-, Fragt-,
og
Passager-
dampere

o. s. v.
indtil 115
M. Længde



Kedel-
Smedie
med hydraulisk
Nitteindretning
for
**Skibs-
og
Land-
Kedler**
indtil de
største
Dimensioner.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to Genera. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge **H. C. Lund.**
**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



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

Provianteringshandler **LAURENTIUS,** Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 28. Juli 1904.

Søforhørene i „Norge“ Sagen er altsaa foreløbig afsluttede — saa vidt vi ved, mangler endnu kun den Forklaring, som Kaptajn Gundel har aflagt for Board of Trade's Repræsentant i Stornoway, og først nu kan man følgelig søge at danne sig et Skøn over Aarsagerne til Ulykken.

Der vil i denne Forbindelse blive Spørgsmaal om Ledelsen før Katastrofen, men ogsaa om selve Skibet, og da navnlig dets Redningsmateriel. Hvad angaar dette sidste Spørgsmaal, da bringer Forhørene ikke meget derom, der er gjort Rede for Norges vandtætte Inddeling, men ellers er der kun fremkommet meget lidt, fordi man har de afholdte Synsforretninger at henholde sig til. Saa vidt os bekendt afholdtes det aarlige Eftersyn i Overensstemmelse med den ny Lov af 13. Febr. 1903, Om Tilsyn med Dampfartøjer, om Bord i „Norge“ i Februar Maaned d. A., men foruden dette Tilsyn har Skibet som bekendt været underkastet Politiets Eftersyn umiddelbart forud for hver Rejse.

Medens saaledes denne Side af Sagen vanskelig giver Anledning til synderlig Kommentar, saa gælder dette næppe Skibets Ledelse, thi her foreligger jo *an error in judgment*, hvis Følger er ganske uforklarlige. Man skulde jo nemlig antage, at en Damper, der sidst i Juni Maaned passerer Flannan Isle og St. Kilda for vestgaaende og som altsaa praktisk talt har Dag hele Døgnet rundt, kunde tillade sig at sætte sin Kurs 6 à 7 Kml. Syd om Rockall uden at løbe nogen Risiko, navnlig naar de nærmere Omstændigheder tages med i Betragtning. Paa Strækningen fra Flannan Isle til St. Kilda mente man nærmest at være forsæt noget mod Syd og havde saaledes ingen Grund til at være ængstelig med Hensyn til Strømsætning; Deviationen paa den styrede Kurs V. t. N., var gentagne Gange bleven undersøgt, men havde ikke frembudt nogen Mærkelighed; Hovedkompasset, som man styrede efter, stod paa en hellig Plads og var derfor paalideligt, og endelig var det fint Sommervejr. Ved Fire-Tiden om Eftermiddagen d. 27. Juni er St. Kilda passeret, men denne maa have været i Sigte temmelig længe efter, og man kan saaledes regne, at der kun er forløbet godt 12 Timer fra St. Kilda er tabt af Syne, og til Grundstødningen har fundet Sted.

Saa længe Vejret holdt sig fint og klart, kan der vel næppe være nogen Tvivl om, at den styrede Kurs var fuldt forsvarlig, men saa snart det blev noget mindre sigtbart i Vejret, er Kursen jo ogsaa bleven forandret til VSV., og paa denne er der saa udløbet en Distance, der maatte, forekommer det os, med Rette give Kaptajnen det Indtryk, at han nu absolut var paa den sikre Side og følgelig kunde holde sin oprindelige Kurs igen. Det er vanskeligt at se, paa hvilket Punkt i denne Kæde det fejle Skøn ligger, men et eller andet Sted maa dette jo findes, thi ellers kunde Ulykken ikke være sket.

Et andet Spørgsmaal, der synes os at være i højeste Grad uklart, er dette: Hvor maa det antages, at „Norge“ har stødt? Der synes ikke at være ført noget afgørende Bevis for, at det virkelig har været paa Helene Revet, thi selv om man ser bort fra, at der er bemærket Vraggoods men ingen Brænding, saa er der dog hængaet kortere eller længere Tid, før man fra Baadene har faaet

Øje paa selve Rockall, og desuden kan Afstandsbedømmelser fra en Baad, der ligger i ret urolig Dønning aldrig være synderlig paalidelige.

Alt i alt forekommer „Norges“ Forlis os at være en Sag, hvis samvittighedsfulde Bedømmelse er forbundet med store Vanskeligheder, ikke mindst for Sø- og Handelsretten, thi at Sagen i alle Parters velforstaede Interesse vil blive gjort til Genstand for Sagsanlæg fra det Offentliges Side, kan der vel ikke være nogen Tvivl om.

Vi har modtaget følgende:

Undertegnede Fører af 3/m. Skonnert „Valdemar“ af Thurø, tillader sig herved at bede den ærede Redaktion om at optage følgende: Jeg ankom den 6. ds. til Gabet ved Odense Fjord, og da jeg har været flere Gange i Odense, saa jeg godt kender Farvandet, tog jeg ingen Lods, men da Vinden var imod, saa det vilde tage mig for lang Tid at krydse op, bestilte jeg Bugserbaaden „Fremad“, som kom og bugserede mig op. Da vi kom til Gjersø, hvor der laa en svensk Skonnert til Ankers, raabte Kaptajn Welblund paa „Fremad“, om jeg vilde tage imod Skonnertens Slæber, hvilket jeg ogsaa gjorde, hvorefter vi bugserede videre op ad Fjorden og Kanalen til Stige, hvor Kanallodsen — som jeg var pligtig at tage — kom om Bord. Da vi var ankomne i Havnen, affordrede Lodsen mig imidlertid Lodspenge ogsaa for Fjorden, skønt jeg som sagt slet ikke har haft Fjordlods om Bord, men selv navigeret mit Skib op, men Lodsen sagde, at da der var Lods om Bord i det Skib, som kom til at slæbe med fra Gjersø — hvad jeg var uvidende om — skulde jeg ogsaa betale Lodspenge for Fjorden. Da jeg fandt dette uretfærdigt, nægtede jeg at betale disse, men da jeg nu i Lørdags vilde udklarere mit Skib, nægtede Toldfuldmægtigen at gøre dette, forinden enten Lodspengene var betalte eller deponerede eller garanterede, tillige med et større Beløb til Sagsomkostninger.

Jeg synes, dette er en uretfærdig Udgift, Lodseriet saaledes vil paatvinge Skibene, og haaber heller ikke, at det er det høje Marineministeriums eller Overlodsernes Mening, at Loven skal fortolkes saaledes.

Odense, d. 18. Juli 1904.

N. B. Andreasen.

„Norges“ Forlis.

Kaptajn Gundels Rapport til Det forenede Dampskibsselskab.

S/S. „Norge“ passerede Butt of Lewis Kl. c. 8 a. m. d. 27. Juni 1904 og signalerede med Signalstationen i Land, hvorefter der styredes forbi Flannan Isle, hvor Fyrtaarnet passeredes Nord om i c. 3 Kml. Afstand Kl. 11^t 40^m a. m. Herefter sattes Kursen efter Kompasset dev. V. t. N. — Dev. v. c. 3^o, Misv. v. 25^o — retv. S. 74^o V. Skibet gjorde en Fart af omtrent 43 Kml. i Vagten efter Patent Log, og er der paa ovennævnte Kurs udløbet c. 183 Kml. Hele Natten smukt, klart Vejr indtil Kl. 4 Morgen d. 28., da Vejret blev skyet og graat. Kl. 5 a. m. forandredes Kursen til dev. VSV. — Dev. 0^o Misv. 25^o — retv. S. 42^o V. for at komme godt Syd om alle Grunde. Denne Kurs styredes indtil Kl. 7^t 30^m Fm. — udløben Dist. c. 27 Kml. —, da Kursen atter forandredes til V. t. N., da Vejret, naar

undtages Kl. omtrent 6, ved hvilken Tid der kom et kortvarigt Kast af Dis, holdt sig godt sigtbart.

Hele Natten havdes en sydlig, flov Brise.

1. Styrmand Gilbe havde Vagt fra Kl. 4—8 om Morgenen, og var Føreren paa Dækket fra Kl. 5^t 30^m Morgen og paa Broen fra Kl. 6^t 15^m a. m.

Kl. 7^t 45^m a. m. tørnede Forskibet haardt, uden at der saas nogen Brydning af Dønninger noget Steds (der var urolig Dønning af SV.), og spejdede baade Styrmand Gilbe og jeg Horisonten rundt, men kunde intet se, der antydede nogen Fare. Ved Forskibet kom noget gammelt Vraggods flydende til Overfladen.

Straks efter at Skibet tørnede, stoppede Maskinen, og da Forskibet lettedes af den næste Dønning, bakkedes med fuld Kraft, og forsøgte jeg at dreje Skibet rundt for om muligt at naa tilbage til en Fiskedamper, der var passeret lidt før Kl. 6, og som endnu var i Sigte Kl. 7.

Straks efter at Skibet tørnede, gav jeg Ordre til at gøre Baadene klare, pejle Forskibet og varsko baade Mellemdæks- og Kahytspassagerer at tage Redningsbælter paa og komme paa Dækket. Forskibet blev pejlet, og der var allerede 5 Fod Vand. Ordre blev givet til Maskinen at pumpe derfra. Jeg forhørte gennem Talerøret i Maskinen, om der var noget Vand, men fik til Svar, at alt var tæt. Jeg varskoede da ned at lade alle de vandtætte Skydedøre til Kulbunkerne lukke.

Skibet sank rask med Forenden, og Skruen kom ud over Vandet, saa at Skibet ikke styrede mere; det laa da dev. N. t. Ø. an; Maskinen stoppedes. — Straks efter at Skibet tørnede, blev Luften regndiset.

Herefter rettede jeg hele min Kraft paa at opmuntre Besætningen til at vise sig som Mænd, varskoede dem at sørge for Kvinder og Børn først og fremmest og ikke selv gaa i Baadene før i sidste Øjeblik.

Udsætningen af Baadene besværliggjordes i høj Grad ved, at Skibet laa stærkt forover og ved Dønningernes Rullen.

Baad Nr. 7 kæntrade, da den sattes i Vandet; de øvrige Baade kom i Vandet og var tilsyneladende fyldte med Passagerer og faa af Mandskabet. Jeg raabte til Baadene om at holde sig i Nærheden, til Skibet sank, for om mulig at tage flere Passagerer og Mandskab op.

Efter at Skibet tørnede, lod jeg gentagne Gange Dampfløjten lyde for om mulig at blive hørt.

Da jeg kunde indse, at Skibet snart vilde synke, varskoede jeg at komme op fra Maskinen.

1. Styrmand og Baadsmanden kom paa Broen og varskoede, at alle Baade var fri og alle Surringer kappede paa Redningsflaaden og Planker og andet.

En Del af Officererne var beskæftigede med at lave en Flaade paa Agterdækket, og jeg saa dem stadig hjælpsomme mod Passagererne.

Jeg stod paa Broen, da Skibet sank Kl. 8^t 05^m, og, idet Søen slog sammen om mig, blev mit højre Ben klemt fast mellem Brogelænderet, og jeg blev trukket et Stykke ned, inden jeg fik mig frigjort. Da jeg kom op til Overfladen, saa jeg lige Agterskibet forsvinde i Havet.

Under Katastrofen herskede der Uro og Fortvivlelse blandt mange af Passagererne, men Panik var der ikke, ej heller saa jeg nogen brutale Scener. Mandskab og Officerer gjorde deres bedste for at berolige og hjælpe.

Efter at have svømmet rundt i længere Tid og talt med flere af Besætningen, fik jeg Øje paa en Baad og svømmede sammen med Maskinassistent Bruhn hen til samme. Vi blev begge tagne op om Bord; jeg saa paa mit Ur, der endnu gik, Kl. var 9^t 30^m Fm. — Efter at være kommen mig af Udmattelsen, tog jeg Kommandoen over Baaden, som var tæt fyldt med Mennesker, og besluttede straks at staa for St. Kilda.

Paa denne Tid saa jeg 3 af de andre Baade, der roede Syd efter, samt mener jeg at have set Rockall i Afstand; Vejret var nu klaret en Del, men Kulingen tiltagen.

Efter at have taget Kommandoen over Baaden, hvori af Søfolk kun fandtes Matros Peter Svendsen Olsen, der stod til Rors om Bord i „Norge“, da Katastrofen indtraf, riggede jeg Sejl op, kastede overflødige Grejer over Bord og fik ordnet Passagererne saa godt som muligt (Vejret var den første Nat med Regn, Blæst, høj Sø og temmelig køligt). Da jeg blev klar over det store Antal Passagerer, indsaa jeg Nødvendigheden af at passe paa Vand og Brød. — Stærkt plaget af Thørst og Kulde fortsattes. — Den 2. Juli Kl. 4 Morgen hejstes Nødsignal til en østgaaende Damper, uden at vi blev observerede. Den 2. Juli Aften Kl. 10 døde Barnet Alf Emil Konstantin Hindersson og blev begravet i Søen med Forældrenes Samtykke. — Den 3. Juli Kl. 4 Morgen hejstes Nødsignal til en Sejler; blev ikke set. Samme Dags Eftm. kom St. Kilda i Sigte. Samme Dags Aften Kl. 6^t 30^m sattes Nødsignal til, og vi blev taget om Bord af „S/S. „Energie“, Kaptajn Schäffer, tilhørende „Deutsche—Amerikanische Petroleum Gesellschaft“. St. Kilda havdes da i misv. Syd i c. 18 Kml. Afstand.

Da mange af Passagererne og jeg selv var meget medtaget, anmodede jeg Kaptajn Schäffer om at blive landsat i Stornoway for snarest mulig at komme under Lægebehandling, hvilket Kaptajn Schäffer beredvillig gjorde, tillige gjorde baade Officerer og Mandskab deres bedste den Nat, vi var om Bord, for at pleje Syge og skaffe Klædningsstykker.

Den 4. Juli Formiddag landsattes vi i Stornoway, og Beboerne viste os den største Omhu, ligesom de stedlige Læger straks tog sig af de Syge. Samme Dags Eftermiddag var jeg i Board of Trade's Forhør, hvorefter jeg blev beordret til Sengs af Lægen. — Hr. Konsul Andersson tager sig utrættelig af alt og alle.

Baad Nr. 8 blev bragt frem af norsk Styrmand Jørgen Hansen; der fandtes ingen af Skibets Besætning i denne Baad, og der skyldes Styrmand Hansen megen Anerkendelse for hans Gerning.

Skibsdagbogen blev lagt klar i Bestiklukafet, men gik tabt da Skibet sank.

Søforhørene:

Første Forhør.

Den 7. Juli Kl. 6 Eftermiddag blev Ekstraret sat af Sø- og Handelsrettens Formand Madvig, som afhørte Matros Carl Matthiasen af Endelave. Ved Afhøringen var efter Aftale Skibsinspektør Tidemand til Stede.

Matthiasen forklarede, at han hørte til 2. Styrmands Vagt. Han havde været paa Vagt fra Kl. 12—4 om Natten, før Ulykken indtraf. Medens han var paa Vagt, gik Skibet, efter hvad han mente at vide, med fuld Fart.

Formanden bemærkede, hvad Skibsinspektør Tidemand tiltraadte, at dette, efter hvad der iøvrigt vidstes, svarede til mellem 10 og 11 Kml.

Han plejede aldrig at staa til Rors. Paa den nævnte Vagt var han paa Udkig en Time paa Udkigsbroen. Det var den Gang og i det hele paa den Vagt sigtbart med frisk Brise ind paa Bagbords Side noget agten for tværs, altsaa nogenlunde fra Sydøst. Der var nok nogen, men ingen stærk Sø. Da han kom op, efter at Skibet var stødt, saa han Kaptajnen paa Broen. Han vidste ikke, med hvilken Baad han egentlig havde at gøre. Han deltog i at sætte de forreste Baade om Styrbord ud. Det var Baad Nr. 3, hvormed han blev reddet. Han kan ikke sige det nærmere, men antager, at der var forløbet vel omtrent 20 Minutter, fra han kom op, og til hans Baad stødte fra Skibet. Han havde slet ikke set nogen som helst Klippe eller noget, der ragede op over Vandet i Tiden, fra han kom op, og indtil Baaden stødte fra Skibet, og han fik heller ikke nogen saadan at se før vistnok lidt efter Kl. 12 Middag, efter hvad en Passager,

der havde Ur paa sig, sagde. I Løbet af den Tid mener han ikke, at Baaden, med hvilken han uafbrudt stævneede op imod Søen altsaa formentlig i sydøstlig Retning, var kommen mere end i alt Fald en Ubetydelighed fremad. Det havde i al den Tid været stærk Regn og usigtbart. Saa standsede Regnen, og skønt Solen ikke kom frem, blev det dog nogenlunde sigtbart, og saa han da en Klippe rage op af Vandet omtrent tværs om Styrbord for Baaden. Den nævnte Klippe viste sig nærmest, som om det kunde være en Sejler. Efter hans Skøn havde den da i en Afstand af en 4 à 5 Kml. Han antager, at der mulig nok i Lukafet har hængt en trykt Liste over, til hvilke Baade de forskellige af Mandskabet hørte, men han vidste som omtalt ikke selv, til hvilken Baad han hørte.

Andet Forhør.

Søndag den 10. Juli Kl. 9 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Formand: N. Madvig og dens Medlemmer: Admiral Bruun og Skibsreder Torm.

Til Stede var Det forenede Dampskibsselskabs to Skibsinspektører Kaptajn Tidemand og Kaptajn Jespersen.

Nu fremstod 3. Styrmand fra „Norge“, Anker Peter Ankersen.

Han forklarede, at han tidligere har gjort en Rejse med „Norge“ til New-York og tilbage, men ikke før den Tid sejlet Nord om Skotland. Han hørte til 1. Styrmands Vagt og havde med denne været paa Vagt fra Kl. 7 Aften til Kl. 12 Nat den 27. og var paa Vagt fra Kl. 4 Morgen d. 28., til Ulykken skete. Han var dog kun ved 5-Tiden $\frac{1}{4}$ Times Tid paa Broen, medens 1. Styrmand var nede. Kaptajnen var da samtidig paa Broen; naar denne var kommen paa Broen, kan han ikke sige. Iøvrigt opholdt han sig fra Kl. 4 Morgen væsentligst agterude beskæftiget med Rengøring. Han havde været paa Dækket og set, da Skibet lidt før Middag den 27. passerede Flannan Isle, efter hans Skøn i en Afstand af c. 1 Kml. eller lidt mere. Han havde haft Lejlighed til at se i Kladden, at der stod anført, at Skibet ved 5-Tiden om Eftermiddagen havde passeret St. Kilda; han tør ikke sige, om der stod anført: I en Afstand af 15 eller 25 Kml. Det var sigtbart, da Skibet passerede Flannan Isle, og, saavidt han ved, var det sigtbart paa Vagten fra 7—12 den 27. Da han kom paa Vagt Kl. 4 Morgen, var det fin Støvregn og tildels sigtbart. Han husker, at han, da han ved 5-Tiden var paa Broen, som omtalt, saa formentlig en Fiskersmakke efter hans Mening i en Afstand af et Par Kml. Kaptajn Gundel saa ogsaa denne Fiskersmakke. Da han var paa Broen Kl. 5 Morgen, var Matros Peter Svendsen Olsen til Rors, og var han ogsaa til Rors, den Gang Skibet stødte. Hvad Kursen var, særlig ogsaa, da han ved 5-Tiden var paa Broen, ved han ikke. Han havde i Kladden set, at de, efter at have passeret St. Kilda, styrede V. t. N. paa Kompasset. Der havde været tre Mand paa Udkig med Afbrydelser paa Vagten fra Kl. 4 Morgen. Matros Hannibal Christensen var paa Udkig, da Ulykken indtraf. Han ved, at Klokken var over $7\frac{1}{2}$ efter Skibsuret, da Skibet stødte. Det var den Gang endnu frisk Brise. Han vil anslaa Vinden og Søen hver til omtrent 4. Vinden kom ind omtrent tværs om Bagbord snarest lidt agten for tværs. Han kan slet ikke udtale sig om Strømmen. Han havde haft Lejlighed til at se sig om baade om Bagbord og Styrbord, kort før Skibet stødte, men havde slet intet set. Han anede altsaa intet, før han mærkede, at Skibet stødte. Naar han saa ud forinden, var det fordi han vidste, at de maatte være i Nærheden af Rockall, og vilde vide, om han kunde se noget. Det var omtrent $\frac{1}{4}$ Time, før Skibet stødte. Han mærkede, efter at Skibet var stødt, at der blev bakket. Han mærkede, at Skibet saa en 5—10 Minutter, efter at det var stødt, kom fri

igen. Han ved intet om, hvorvidt Forenden blev hævet ved Stødet, og mærkede ikke, at Skibet som Følge af Stødet fik nogen Slagside. Han hørte, at der blev givet Ordre til at pejle, men om der blev foreretaget nogen Pejling, ved han ikke. Han havde først haft at gøre med den forreste Styrbords Redningsbaad, saa gik han hen til den anden Redningsbaad om Styrbord, fik den i Vandet og gik i den. Ved at støde fra Skibet blev den, fordi Agtertaljen ikke var gjort los, beskadiget, hvorved han blev slaaet i Vandet og svømmede om i c. 10 Minutter, men kom saa op i den ene Styrbords Jolle, hvori der efterhaanden blev optaget forskellige svømmende, saa de blev 17 ialt i denne. Disse havde alle Redningsbælter paa undtagen en Opvarter Honoré. Han saa, da Skibets Skrue kom op af Vandet, og da det derpaa sank. Da var der efter hans Skøn forløbet noget over $\frac{1}{2}$ Time, efter at det var stødt. Omtrent ved 9-Tiden, da han og den Redningsbaad, hvori 2. Styrmand Otte var, laa nær ved hinanden, blev det noget klarere, og da saa de begge selve Rockall-Klippen. Styrmand Otte raabte over til ham, hvorledes han mente, at de havde Rockall, og dertil svarede han, at han mente, de havde den omtrent i NV. Den Gang stævneede hans Baad mod Vinden, altsaa tildels i sydlig Retning, men han kan ikke udtale sig nærmere om, hvorledes de havde Rockall set fra Baaden, men det er godt muligt, at de havde den paa Laaringen.

Han tilføjede, at efter hans Mening laa „Norge“, da den stødte, omtrent 17 Fod for, vel nok c. 21 Fod agter. Da han fik Øje paa Rockall, havde han den formentlig c. 2 Kml. borte.

Han tilføjede endnu paa Spørgsmaal, at han slet ikke kan sige, hvor længe der blev bakket. Det var først, efter at Bakningen var hørt op, at Baadene kom i Vandet. Han kunde ikke se nogen Brænding paa Revet, da Skibet stødte. Da Skibet ramte Revet, mærkede han ikke gentagne Stød. Det gled, efter hvad han mærkede, let af igen.

Han erklærede endnu paa Spørgsmaal, at der paa hans tidligere Rejse fra Kristianssand forbi Rockall var foretaget Deviationsundersøgelser, og han ved, at 1. Styrmand ogsaa havde gjort det paa denne Rejse, men uden at han kan sige hvor og naar sidst, og uden at han kan sige noget om Resultatet deraf.

Han tilføjede endnu, at han fra den Jolle, hvori han befandt sig, kunde se nogle Mennesker, der syntes at holde sig paa Knæ paa noget, der lignede en Flaade, og han tror derfor, at den Redningsflaade, der var om Bord i „Norge“, ogsaa er kommen i Vandet.

Derefter fremstod Matros Hannibal Christensen.

Han hørte til 1. Styrmands Vagt. Han forklarede, at han var beordret op paa Udkig forude paa Bakken, vistnok c. 5 Minutter over Kl. 7 om Formiddagen. Forinden var han beskæftiget med at spule. Der havde været en anden paa Udkig noget tidligere. Hvad han hed, husker han ikke. Han kom ned fra Udkigget, fordi det, efter hvad han sagde, var blevet klart. Saa gik der vel c. $\frac{1}{4}$ Time, inden han (Christensen) kom paa Udkig. Da han kom paa Udkig, var det tykt, og han (Christensen) kunde intet se, og han fik intet at se, før Skibet stødte, efter at han vel havde været paa Udkig c. 10 Minutter. Da Skibet stødte, fik han heller slet ikke noget at se. Saa gik han uden at have faaet nogen Ordre ned af Bakken. Han mærkede, at der blev slaaet Bak i Maskinen, og noget efter kom Skibet flot. Han antager, at der forløb vel en 4 Minutter, før Skibet kom flot. Han havde ikke mærket mere end 1 Stød. Han hjalp med at sætte Baadene i Vandet paa Styrbords Side og kom selv i en af Jollerne. 3. Styrmand, Lampe- manden, Kvartermesteren og Opvarter Nør blev alle tagne op i Baaden. Han ved, at deres Jolle noget efter var tæt ved den Baad, hvori 2. Styrmand var, og han hørte, at

der da blev talt mellem 2. og 3. Styrmand om noget, som de saa, og som den ene mente var en Sejler, den anden Klippen Rockall. Selv saa han intet dertil. Hvor længe det var, efter at de havde forladt Skibet, ved han ikke.

Han ved, at Skibets Redningsflaade var kommen i Vandet efter Forliset, noget efter at hans Baad havde forladt Skibet. Han saa den i alt Fald da og saa tre Personer paa Flaaden, men mere kunde han ikke se; den var da vistnok c. 1 Kml. borte fra hans Baad.

Derefter fremstod Kvartermester Christen Mogensen.

Han hørte til 2. Styrmands Vagt og havde sidst været paa Vagt fra Kl. 12—4 den 28. Han havde Roret paa den Vagt i to Timer, men husker ikke, hvad Kurs, der blev styret, eller om der hele Tiden blev styret samme Kurs. Han mindes ikke nærmere, hvorledes Vinden og Vejret var, men mener, at det var sigtbart. Han mindes ikke at have set noget paa den Vagt. Han var i Køjen i Lukafet forude, da Skibet stødte. Han mærkede Skibet skure hen over noget, han mente, var et Skær. Noget efter, hvor længe efter kan han ikke sige, kom det igen flot. Da var han kommen op. Han ved ikke, om der blev bakket, eller om Skibet kom af af sig selv. Efter at have hjulpet at tage Presenningerne af Baadene, var han med til at sætte den Jolle paa Styrbords Siden i Vandet, hvormed han selv kom. De tog saa mange op i Baaden, som de kunde, saa at de blev ialt 17 Personer, derimellem var 3. Styrmand. Noget efter, uden at han kan sige hvor længe, efter at deres Baad havde forladt Skibet, hørte han, at der blev raabt, at der saas en Sejler. Saa raabte 2. Styrmand fra sin Baad, der var i Nærheden, at det var Rockall Klippen, og han saa selv denne, men hvorledes denne saas, eller hvorledes deres Baad da stævnedes, ved han ikke; dog ved han, at den i alt Fald syntes at være længere borte, mulig et Par Kml. Den Gang var det endnu noget tykt med Regn.

Derefter fremstod Lampemand John Mouritz Olsson. Han var den 27. om Aftenen gaaet til Køjs ved 10-Tiden, men kom op den 28. Kl. 6 Morgen som sædvanlig. Da han kom op Kl. 6, var det Regntykning og diset. Det var frisk Brise, uden at han kan udtale sig om Vindens Retning, kun at han, da han vidste, hvad Retning, de skulde styre, vidste, at den kom Syd fra. Der var da en høj Dønning. Han var fra Kl. 6, indtil Skibet stødte, oppe paa Promenadedækket, men han saa og hørte intet udefra, før han mærkede, at Skibet stødte. Det var, som om det rutchede op ad noget; han tænkte sig nærmest, det var et Undervandsvrag. Hvor meget Forskibet hævedes, ved han ikke. Saa mærkede han, at der blev telegraferet til Maskinen, og at der saa blev bakket en 4—5 Minutter. Saa var Skibet flot. Fra Skibet stødte, og til det sank, forløb der efter hans Mening $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Time. Han deltog i at gøre Baadene los og tage Presenninger af og hjalp saa med at sætte den Baad ud, næsttagterste Jolle paa Styrbords Side, hvori han selv kom. Den Gang de var stødte fra Skibet, tog de forskellige op i den deriblandt 3. Styrmand. Lige da Skibet stødte, saa han ud, men kunde intet se. Det var da fremdeles tykt. Vel en halv Times Tid efter at de havde forladt Skibet, blev der set noget; nogle mente, det var en Sejler, andre en Klippe. Han selv saa det, men kunde ikke bestemme det nærmere. 2. Styrmand raabte fra sin Baad, at det var Rockall Klippen. Den Gang gik deres Baad med Strømmen i nordlig Retning, og de havde den Klippe, som 2. Styrmand mente var Rockall, omtrent paa Bagbords Laaring i en Afstand af vel 3 Kml. Det var den Gang regntykt.

Han er sikker paa, at Kaptajnen var paa Broen, da han kom op Kl. 6, og forblev paa Broen hele Tiden, indtil Skibet sank.

Derefter fremstod 1. Mellemdæksopvarter Vilhelm Martin Pedersen Nør. Han havde tilfældig været paa Dækket Mandag d. 27. om Eftermiddagen, da Skibet passerede St. Kilda, som da kunde ses, men han kunde ikke nærmere angive, hvad Klokken da var eller Afstanden. Da han kom op paa Dækket efter Ulykken hjalp han med at sætte den Jolle eller Redningsbaad ud fra Promenadedækket paa Bagbords Side, hvormed 2. Styrmand var beskæftiget. Ved den Lejlighed faldt han i Vandet, drev agten om Skibet, men blev saa taget op i den Baad, hvormed han blev reddet. Først da mærkede han, at det var regntykt. Han saa intet uden Skibet.

Det bemærkedes, at de to søkyndige Medlemmer af Formanden var bleven gjort bekendt med den af Matros Matthiasen den 7. ds. afgivne Forklaring. De havde ikke fundet Anledning til i alt Fald for Tiden at lade ham paany møde.

Tredje Forhør:

Den 14. Juli Kl. 9 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Formand: N. Madvig og dens Medlemmer: Admiral Bruun og Skibsreder Torm.

Formanden havde fra 3. Politinspektorat faaet til Laans Synsforretningen for „Norge“ af 26. Februar d. A. og Synsbevis af 22. f. M., hvoraf Retten efter Aftale havde ladet tage Genpart, der nu fremlagdes.

Endvidere fremlagdes et Rids af den Redningsflaade, der havde været om Bord, hvilket Styrmand Ankersen efter Formandens Opfordring havde udarbejdet, samt et fra Det forenede Dampskibsselskab modtaget Rids, der viste, hvorledes de 8 forskellige Baade samt Redningsflaaden havde været anbragte om Bord.

Endelig fremlagdes en Skrivelse fra Selskabet af 11. ds., hvormed var fulgt den i samme omtalte Rapport fra Kaptajn Gundel, hvoraf der fremlagdes en her i Retten tagen Genpart.

I Anledning af skete Forespørgsler fandt Retten det rigtigst i Kendelsesform at udtale, at lige som de to hidtil skete Afhøringer angaaende „Norges“ Forlis efter forudgaaende Overvejelse var foregaaede for lukkede Døre, saaledes ansaa Retten sig ikke blot i Henhold til § 9 i Loven af 12. April 1892 om Søforklaringer og Søforhør berettiget, men tillige under Hensyn til samtlige Forhold i nærværende Tilfælde forpligtet til ogsaa at lade de tilbagestaaende Afhøringer om Forliset foregaa for lukkede Døre.

Thi er agtes:

Afhøringerne vil i nærværende Tilfælde fremdeles blive foretagne for lukkede Døre.

Nu fremlagdes en af Skibsinspektør Jespersen, der var mødt, modtagen Skrivelse fra Thorshavn i Genpart.

Derefter fremstod Proviantmester Carl Johan Nielsen. Han forklarede, at han i tre Aar har sejlet med Dampskibet „Norge“, de tidligere Aar som Matros, det sidste Aar som Proviantmester. Han havde været oppe fra Kl. 4 $\frac{1}{2}$ d. 28. Juni Morgen og opholdt sig omtrent fra Kl. 6 paa Dækket. Det var den Gang en ikke stærk Brise omtrent tværs fra Bagbords Side, en Del Næsesø, men iøvrigt ikke videre Søgang. Det havde, efter hvad han husker, ikke regnet før vistnok 1 Times Tid, før Skibet stødte. Derefter kom der en fin Regn. Fra Regnen begyndte, var det slet ikke sigtbart, før den Tid nogenlunde, men det var skyet. Skonnertsejl, Storsejl og Stagejl var sat og stod, da Skibet stødte. Hvad Kurs der styredes, vidste han ikke. Straks efter Kl. 6 blev han gjort opmærksom paa en Damptrawler, som da havde omtrent ret agterude, uden at han kan sige, hvor meget agten for dem.

Han mærkede ialt tre Stød, hvoraf de to sidste vist-

nok 2—3 Minutter efter det første. Han hørte, at der blev givet Ordre til Maskintelegraphen, og saa paa Vandet, at Maskinen bakkede. Han har det Indtryk, at det først begyndte et Par Minutter efter Stødet. Efter hans Skøn varede det henved et Kvarters Tid, inden Skibet kom flot. Men foreholdt, at dette ikke stemmede med tidligere Forklaringer, erklærede han, at han slet ikke tør fastholde det. Han antager, at der blev bakket, lige til Skibet kom flot. Han var henne en kort Tid i Proviandrømmet for at gøre i Stand til at udlevere Proviant, men der blev ikke udleveret Proviant fra Proviandrømmet til Baadene, som altsaa maatte nøjes med, hvad der forinden var i dem. Han gik saa hen ved Baad Nr. 7, som han saa, at man var i Færd med at ville sætte ud, og hjalp med derved. Da Baad Nr. 7 var kommen noget ud over Lønningen, — der var da i den flere Personer deriblandt 3. Mester Clausen —, blev den ene Talje sluppen, og faldt saa de i Baaden værende Vandet, medens han ikke saa noget til Baaden selv. Efter senere at være sprunget i Vandet kom han i Baad Nr. 4.

Han har slet ikke set Redningsflaaden i Vandet. Han mener ikke, at den var sat i Vandet, inden Skibet sank, men mulig er den ved den Lejlighed kommen i Vandet. Vel c. $\frac{1}{2}$ Time efter at han var kommen i Baaden, blev det lige som lidt klarere, og da fik de noget at se noget agten for tværs om Styrbord (deres Baad stævnedes da vistnok mod Ø), som han og flere antog var en Sejler, men om hvilken 2. Styrmand sagde, at det var Rockall. I hvad Afstand den havdes, kan han ikke sige. Han kan ikke sige, om Bakningen var begyndt, før han mærkede de 2 sidste Stød, eller begyndte derefter. Det var Forvalter Jensen, der efter Opgivende i Følge Ordre fra Kaptajnen sagde til ham om at gøre Proviant rede til Baadene.

Derefter fremstod 2den Styrmand O. Chr. Otte. Han er henved 36 Aar gammel og født i Kjøbenhavn. Han forklarede, at det var den anden Rejse, han gjorde med „Norge“, men han har de foregaaende 5—6 Aar sejlet dels med et Par andre Dampere, dels med nogle af Thingvallabaadene i samme Rute. Han havde haft Vagt d. 27. Juni fra Kl. 4—8 Formiddag. Inden han afgav Vagten c. 5 Minutter før, passerede Skibet Butt of Lewis i en Afstand efter foretagen Pejling af c. 2 Kml. Han fik saa Vagt igen d. 27. Juni fra Kl. 1 Eftermiddag og havde Vagten til Kl. 7 Aften den Dag. Da han Kl. 1 overtog Vagten, saa han Flannan Isle i omtrent SSØ. $\frac{1}{2}$ Ø. devierende. Skibet gik da med fuld Fart, hvilket efter hans Mening var godt 10 Kml. i Timen. Det blev ham opgivet, at Flannan Isle var passeret Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Formiddag, uden at han nu husker, i hvad Afstand det var ham sagt, at den blev passeret. Det blev opgivet ham, da han overtog Vagten, at Kursen var devierende V. t. N. Han véd bestemt, at der efter pilot chart blev regnet med 22° vestlig Misvisning, og paa den Kurs var der en vestlig Deviation af 2° i Følge Observationer samme Eftermiddag. Denne Kurs, blev det opgivet ham, skulde holdes foreløbig, og den forblev uforandret hele den Vagt, og han forvissede sig selv gentagende om, at den Kurs blev holdt. De to Rorgængere paa denne Vagt var Kvartermændene Christen Mogensen og Niels Frederik Nielsen. Kaptajn Gündel var den Vagt lejlighedsvis paa Broen. Kompasserne, er han sikker paa, var i fuldstændig Orden. Han fik saa Vagt igen Natten mellem 27. og 28. fra Kl. 12—4. Kaptajnen var i Løbet af den Vagt paa Broen Kl. 12—1. Kursen var, da han overtog Vagten, fremdeles devierende V. t. N. og Deviation og Misvisning den samme; muligvis er den for Sikkerheds Skyld bleven indført lidt større i Kladden. De samme to Mænd var ligeledes paa den Vagt ved Roret, idet de altid skiftedes til at være Rorsmænd. Vinden var devierende SØ., flov Brise; der var ingen SØ. Det var godt sigbart, der var intet at

se paa den Vagt. Han mindedes slet ikke, hvad Loggen viste, da han overtog og forlod Vagten Kl. 12 og Kl. 4 den Nat. Han mindes derimod, at den viste 98, da de passerede Butt of Lewis, og vistnok 80, da de var tværs af St. Kilda. Denne blev i Følge foretagen Observation passeret i en Afstand af 21 Kml. Kl. 3¹ 50^m Eftermiddag. Han afgav Vagten, som omtalt, Kl. 4 Morgen d. 28. Juni. Da opgav han Kursen uforandret, nemlig devierende V. t. N., baade til 1. Styrmand Gilbe og til 3dje Styrmand Ankensen. Det var Kvartermænd Mogensen, der da afgav Roret, formentlig til Kvartermænd Olsen. Den anden Rorgænger paa 1. Styrmands Vagt var Kvartermænd Schjøning. Han gik saa ned og til Køjs og véd intet, før han saa vaagnede ved et Stød forude. Han saa paa sit Ur, der havde stemmet med Skibsuret, og det viste da 7¹ 20^m. En 10 Sekunder efter det første Stød mærkede han et andet Stød, men ikke fuldt saa stærkt som det første Stød. Han sprang saa op paa Dækket. En 5—6 Minutter efter at være kommen op, kunde han mærke, at Skibet var flot. Han havde forinden mærket, at Maskinen bakkede, hvad han kunde se paa Skruvandet, men han kan ikke udtale sig om, naar Bakningen begyndte. Der var i alt Fald ikke blevet bakket i mange Minutter. Han hørte da, der blev beordret Stop. Da han kom op, løb han straks op paa Agterdækket, hvor en stor Mængde Passagerer hængte sig fast i ham, saa han maatte gøre sig fri. Han gjorde sig løs og sprang op paa Masten og hen over paa Overbygningen. Da saa han, at de tre Baade paa Styrbords Side Nr. 1, 3 og 5 allerede var komne over Lønningen. Da var Baad Nr. 7 paa Plads. Han hørte senere, at den var slaaget itu. Han saa senere, da han selv var kommen bort fra Skibet, Styrmand Ankensen i Baad Nr. 5 og Kvartermænd Peter Svendsen Olsen i Baad Nr. 1, og ved Baad Nr. 3 havde han set Kvartermænd Schjøning og Matros Pofler staa og manøvrere med Baaden. Da han saa, at andre havde besørget de Styrbords Baade, løb han hen til de Bagbords Baade. Ved Skorstenen mødte han 1. Styrmand, som paa et Par Ord af ham kun svarede: „Ja, ja, se at komme til Baadene“, og saa tog han fat med at sætte Bagbords Baad Nr. 2 i Vandet. I den kom af Besætningen Kvartermænd Niels Fred. Nielsen og Matros Hans Hansen. Han syntes, at ogsaa en af Fyrbøderne kom i den, uden at han kan sige hvem. Saa tog han fat paa at sætte Bagbords Baad Nr. 4 ud. Derved kom Matros Lauritz Nielsen lidt senere til at hjælpe med. Der var først adskillige Mænd, som vilde i den Baad, men han holdt paa, at Kvinder og Børn først skulde i den. Da Baaden var kommen i Vandet, og der endnu var Plads i den, fik han Skovarbejder Eskildsen, der laa og svømmede i Vandet, taget op i Baaden, og ligeledes kom Proviantmester Nielsen op i den. Han havde bemærket, at Bagbords Baad Nr. 8 blev besørget sat ud af en Nordmand Hansen, der gjorde det med stor Dygtighed (han var Sømand, men Passager). Lige før Skibet sank, var Bagbords Baad Nr. 6 endnu ikke kommen i Vandet og, saa vidt han saa, gik den ned med Skibet tillige med de Mennesker, der befandt sig i den; han saa ikke nogen af Besætningen i den. Da han stod paa Overbygningen, vistnok c. 5 Minutter, efter at Skibet var stødt, kunde han mærke, at Skruen var stoppet. Da han var kommen ned i Vandet med Baad Nr. 4, var Skruen c. 15 Fod over Vandet, og Vandet stod over Bakken omtrent i Højde med Ankerspillet. Han saa, da han var i Færd med Baad Nr. 2, Tømmermand Johansson staa ved Storlugen, men syntes ikke, han havde nogen Pejlstok i Haanden. Om der var foretaget nogen Pejling, og naar, véd han ikke. Han havde set, inden han kom i sin Baad, en Mand staa og arbejde paa at gøre Redningsflaaden los. Han saa, at Agterenden af Skibet stod næsten lodret, og Kommandobroen, hvorpaa Kaptajn Gündel endnu befandt sig, var i Vandet, og at Redningsflaaden kom los og rutede forud mellem Passagererne. Senere

syntes han et Øjeblik at se den i Vandet, men ikke nogen paa den. Sikker derpaa er han dog ikke. Da han saaledes saa Kaptajn Gundel, stod der ved Siden af denne vistnok to Kvinder og en Mand, uden at han kan sige, hvem disse Personer var. Da han var beskæftiget med Baadene paa Overbygningen, saa han 4. Mester mellem Passagererne paa Agterdækket og 2. Mester løbe tilsyneladende ganske uklar om paa det Opstaaende, medens han saa 3. Mester sidde i Styrbords Baad Nr. 7, som den Gang endnu ikke var forulykket. 1. Mester saa han slet ikke noget til. Han havde heller ikke set noget til 1. Styrmand, siden han vekslede de omtalte Ord med denne. Hans Baad og Baad Nr. 8 forblev i Nærheden af hinanden i alt Fald i over et Par Timer. Ved Slutningen af den Tid saa han Rockall. Efter de omtalte Par Timers Forløb, blev det et Øjeblik noget klarere uden dog at være Tørvejr, og da saas et Øjeblik Rockall Klippen. Der raabtes af forskellige i Baadene: „En Sejler“, men det var Rockall. Den Gang stævnedes hans Baad i Ø., og han havde Rockall agter om Bagbord i vel c. 4 Kml. Afstand, altsaa omtrent i NV.

Han har paa sine tidligere Rejser paa denne Rute afvekslende gaaet Norden og Sonden om Rockall for Hjem- og Udgaende. Paa sin tidligere Rejse med „Norge“ gik Skibet Sonden om Rockall, og han mener, at Kursen da omtrent har været den samme som ved denne Lejlighed. Saa vidt han har haft Lejlighed til at bemærke, har Strømmen i det her omtalte Farvand væsentlig været fra SV., men i Almindelighed ikke med en Fart af mere end 1 Kml. og knap det. Han véd ikke, om der paa „Norges“ forrige Rejse blev for Udgaende taget noget Lodskud i det her omhandlede Farvand. Han havde da ikke Vagt, da Skibet var i Nærheden af Rockall. For Hjemgaaende passeredes Rockall i en Afstand af c. 5 Kml. paa hans Vagt. Han tog da et Lodskud Kl. 4 $\frac{1}{2}$, Eftermiddag: 185 Favne Line ude, uden Bund; Kl. 5 Lodskud: 158 Favne Line ude, 90 Favne Vand og Bunden: Mudder med sorte Prikker, Kl. 5 $\frac{3}{4}$: 124 Favne Line ude, 75 Favne Vand, Bunden: lys Korall. Der var mellem 1. og 2. og 2. og 3. Lodskud henholdsvis 6 og 7 Kml., efter hvad Loggen viste.

Han tilføjede endnu, at saa vel Ankersens Baad som Baad Nr. 8 fik noget Brød (Beskøjter) udleveret fra hans Baad. Hvorledes det gik til, at der ikke var Brød i de to Baade, hvad han vidste, der var ved Afgangen herfra, véd han ikke. Baad Nr. 8 fik tillige noget Vand.

Formanden bemærkede, at han havde modtaget en Skrivelse fra Færøernes Sørenskriveri af 10. ds. med en deri nævnet Udskrift, hvilken fremlagdes.

Derefter blev den af Styrmand Otte paa Færøerne afgivne Forklaring forelæst for ham.

Han henholdt sig til sine i Dag afgivne Forklaringer og bemærkede, at, for saa vidt der er enkelte Uoverensstemmelser, skyldes det formentlig, at han var saa medtaget under Afhøringen paa Færøerne, at der er indløbet nogle Fejltagelser. Han saa ikke Rockall tidligere end af ham i Dag anført. Det var i samtlige af de reddede Baade, at der efter hans Skøn var kommet ialt c. 100 Personer. Den norske Hvalfanger eller Sømand Hansen var i Baad Nr. 8, medens Nr. 7, som omtalt for ham, skal være slaaget itu. Baad Nr. 6 sank, som omtalt, tillige med Skibet.

Endvidere blev Kaptajn Danielsens Forklaring paa Færøerne oplæst for Styrmand Otte, der i et og alt tiltraadte den.

Herefter blev den af Proviantmester Nielsen paa Færøerne afgivne Forklaring oplæst for ham, der paany var fremtraadt, i Styrmand Ottes Paahør.

Proviantmester Nielsen havde intet derved at bemærke, naar undtages, at hvor der i Slutningen af den er nævnt Skibets 8 Baade og Redningsbaad, skal der staa Redningsflaade.

Styrmand Otte bemærkede, at den af Proviantmester Nielsen omtalte Baad, hvorfra der blev raabt, at de sank, var Bagbords Redningsbaad Nr. 2, hvori, som af ham tidligere omtalt, befandt sig Matroserne N. F. Nielsen og Hans Hansen. Vidnet kunde se, at der var Vand i Baaden, men han mener ikke, at den var i synkefærdig Stand. Han antog, at Vandet var kommet i Baaden ved Passagerernes Tumlen med Baaden i Vandet.

Komparenten bemærkede endnu, at Loggen havde stemmet nøjagtig, der havde ingen Korrektioner været at gøre paa den.

Styrmanden tilføjede endnu paa Spørgsmaal, at der ikke var sat Sejl endnu, da han d. 28. om Morgenen gik ned Kl. 4.

Styrmand Otte tilføjede endnu paa Spørgsmaal, at kort efter at Skibet var sunket, saa han paa Vandets Udseende, at de maatte være i Nærheden af et Rev, som han antog at være St. Helenes Rev; han raabte da over til 3. Styrmand omtrent: „Pas paa, vi er i Nærheden af Revet.“ Der var en Kam paa Vandet der og en anden Kulør.

Efter et Skøn vil han anslaa deres Afstand derfra i dette Øjeblik til 1 a 2 Kabellængder.

Derefter fremstod Fyrbøder A. Jacobsen Torp fra Vejerslev paa Mors og C. Joh. Andersson fra Lund.

De forklarede, at de, da Skibet stødte, begge havde været til Køjs. De mærkede hver et Par Stød, Torp havde hørt en sige, at der havde været et Stød lidt forinden. Torp saa, at den ene Talje paa Baad Nr. 7 slap, saa at de Folk, der var i Baaden, faldt i Vandet.

Andersson forklarede, at da han kom op, løb han lige hen og hjalp til ved Baad Nr. 4; i den sprang de begge ned, og den var da halvvejs nede.

Endvidere fremstod Ungmand C. O. Eriksson fra Karlshamn. Han var lige bleven purret, da han mærkede, at Skibet stødte. Han mærkede to Stød lige kort efter hinanden. Han saa 1. Styrmand staa tillige med Tømmermanden foran Broen og pejle Lastrum Nr. 2. Han hjalp 2. Styrmand med at faa Baad Nr. 4 paa Bagbords Side ud efter først at have hjulpet til med Baad Nr. 1, og han sprang saa selv i den, inden den var kommen ned i Vandet. Styrmanden var da i Baaden. Efter at han var kommen i Baaden, kom kun to til, nemlig Proviantmesteren og Eskildsen, der blev tagne op af Vandet.

De to Fyrbødere forklarede, at 4. Mester havde faaet Vagt fra Kl. 4 Formiddag og var endnu paa Vagt, da Skibet stødte. Før ham havde 3. Mester haft Vagt.

Andersson forklarede, at han, efter at være kommen i Baaden, saa, at 1. Styrmand og 1. Mester var paa Broen tillige med Kaptajnen.

Matros I. Nielsen, Kolding, 28 Aar gammel. Den af ham i Thorshavn afgivne Forklaring blev oplæst efter den fremlagte Udskrift. Han henholdt sig til den med Bemærkning om, at han ikke tør paastaa, at Sejlene var sat paa Vagten fra 12—4 Morgen d. 28. Juni. Han ved, at de havde været sat paa Vagten indtil Kl. 7 Aften d. 27. Juni, men kan ikke udtale sig yderligere derom.

— — —
Nu fremstod paany Styrmand Otte og erklærede bestemt, at Sejlene ikke havde været sat paa Vagten fra 12—4 om Natten og heller ikke paa Eftermiddagsvagten Kl. 7, da det var stille.

Matros Nielsen erklærede, at han fremdeles synes, at Sejlene var sat paa Eftermiddagsvagten, men ganske sikker derpaa er han ikke. Han husker i alt Fald, at Kæderne blev skiftede.

Styrmand Otte forklarede dernæst, at det er rigtigt, hvad Matros Nielsen har omtalt, at der ingen Nummer var anbragt, saa Folkene kunde vide, til hvilke Baade de hørte, hvad Vidnet heller ikke selv vidste.

Fjerde Forhør:

Den 15. Juli Kl. 6 Eftermiddag blev Ekstraret sat af Rettens Formand N. Madvig og dens Medlemmer Admiral Bruun, Skibsreder Torm, Kaptajn Knudsen og Skibsinspektør Jørgensen.

Formanden bemærkede, at efter Aftale mellem ham og de to søkyndige Medlemmer, der hidtil havde siddet i Retten under nærværende Forhør, var yderligere tilkaldt af Rettens Medlemmer Kaptajn Knudsen og Skibsinspektør Jørgensen.

Til Stede var for det forenede Dampskibsselskab Skibsinspektør Jespersen.

Alle de mødende fremstod paa én Gang undtagen Matros Olsen og Maskinassistent Bruhn.

Kok P. N. Larsen hjalp først til med to af Baadene paa Bagbords Side og derefter med at sætte Baad Nr. 1 over Lønningen, og i den kom han selv ned. Han ved ikke, om det havde regnet. Han ved ikke, om Skibet stødte mere end et Gang. Han ved ikke, om der blev bakket med Maskinen. Han saa intet uden for Skibet. Han mærkede ikke, da Skibet kom flot. Han ved ikke, om Rockall Klippen blev set.

Koksmat Bernhard Petersen mener, at han kunde mærke, at Skibet kom flot ved, at Forenden sank noget. Da var der forløbet vel 2—3 Minutter. Han kom i Baad Nr. 1 efter at have hjulpet til med Nr. 7. Han ved ikke, om Rockall Klippen blev set. Det var Matros Peter Olsen, der styrede den Baad foreløbig.

Messedreng Christian Larsen løb hen til Baad Nr. 1 og kom i den. Om Skibet bakkede, ved han ikke.

Opvarter Valdemar Hein, der efter Ulykken hjalp til med Baadene Nr. 3 og 1, mærkede kun et Stød. Han havde intet set til Rockall Klippen. Han havde mærket, at der blev bakket, men kan ikke sige noget om, naar det skete og hvor længe.

Fyrbøder Valdemar Emil Heimann forklarede, at han befandt sig nede i Maskinen, da han mærkede, at Skibet stødte. Han begav sig først op paa Dækket, saa ned igen, hvor 4. Mester gav ham Ordre til at lukke Kulkassen, hvad han gjorde. Derpaa gik han atter op og gik saa hen og kom i Baad Nr. 1. Han ved slet ikke, om der blev bakket med Maskinen.

Fyrbøder Ole Rasmussen forklarede, at han var beskæftiget med at rense Donkeykedlen, da han mærkede, at Skibet stødte. Han gik fra Donkeykedlen straks hen i Lukafet, hvor han saa et Par Fyrbødere og 4. Mester, som forsøgte at faa dem til at gaa igen hen paa Fyrpladsen. Saa kom han op paa Dækket og kom ned i Baad Nr. 1.

Derefter fremstod Maskinassistent Magnus Johan Bruhn, født i Sverrig i Nærheden af Halmstad, og Matros Peter Svendsen Olsen, født paa Læsø

Maskinassistent Bruhn forklarede, at han var til Køjs, da han mærkede, at Skibet stødte. Han kom straks op og kom hen i Maskinen, hvor han traf 4. Mester, som havde Vagt tillige med Assistent Jensen, og 1. Mester. Assistent Simonsen, som han havde purret, kom op i Maskinen. Han hørte, at i alt Fald nogle af de vagthavende Fyrbødere skulde være gaaede hen i Lukafet, men 4. Mester havde faaet dem til at gaa tilbage. Der blev saa arbejdet i alt Fald i maaske $\frac{1}{4}$ Time nede i Maskinen. Han ved, at der gentagne Gange blev stoppet og bakket, men uden at han kan forklare sig nærmere derom. I Mellemtiden blev der givet Ordre oven fra til at lukke de vandtætte Døre. Han selv lukkede Døren agter ind til Tunnelen. En af Fyrbøderne

lukkede, hjulpen af en af Mestrene, de 4 Døre ind til Kulrummene. Han bemærkede, at 2. Mester ogsaa var kommen ned i Maskinen, derimod saa han intet til 3. Mester. Der blev derhos efter Ordre sat Pumpe i Gang ind til Forskibet, og den arbejdede saa fra omtrent, da han kom ned, indtil der efter omtrent $\frac{1}{4}$ Times Forløb, som anført, blev givet Ordre til, at de skulde stoppe Maskinen og komme op, hvilket saa skete, efter at Ordren var bleven gentaget en Gang. De kom saa alle op. Tidslængden er angiven efter et Skøn. Efter at de var bleven beordrede op fra Maskinen, samledes de tre Mestere, han og de to andre Assistenten agterude. Han, Læge Elle og 4. Mester arbejdede saa noget paa af nogle Plankestykker af Lasten at lave Smaaflaader, hvorved Folkene kunde holde sig fast, og de fik et Par saadanne kastede ud, uden at han ved, om de blev benyttede af nogen. Han saa, at Redningsflaaden laa paa sin Plads og var gjort los. Saa, lige før Skibet sank, blev de beordret op og var med en stor Mængde Mennesker paa Agterdækket, da Skibet sank. Da han kom op igen paa Havets Overflade, saa han ingen af de andre. Han saa Redningsflaaden, ved hvilken da i alt Fald et Par Mennesker havde fat. Han svømmede om vistnok i c. 40 Minutter, til han kom hen i Nærheden af Kaptajn Gundel, og svømmede saa sammen med ham i vel omtrent $\frac{1}{2}$ Times Tid, indtil de begge blev tagne op i Baad Nr. 1. Han antager snarest, at Læge Elle og 1. Mester tillige med en Mængde af de andre er gaaet ned med Skibet.

Paa Spørgsmaal erklærede han, at han ved, som anført, at Maskinen var stoppet, da de forlod den. Om Pumpen var stoppet, kan han ikke sige. Han havde i alt Fald ikke stoppet den. Efter hans Mening var der ingen nede i Maskinrummet, da Skibet sank. Han havde, lige før Skibet sank, faaet fat i et Redningsbælte, som han havde taget paa. Alle de, han saa i Nærheden, havde Redningsbælter paa.

Han bemærkede endnu, at han havde set 1. Mester, lige før Skibet sank, komme op med Journalerne sammenbundne.

Matros Peter Olsen forklarede, at han, der hørte til 1. Styrmands Vagt, havde været paa Vagt fra Kl. 4 Formiddag d. 28. Juni, til Skibet stødte. Han delte paa Vagterne Roret med Matros Schjønnning, saaledes at de hver havde Roret 1 Time ad Gangen. Schjønnning havde haft Roret fra Kl. 4—5; Kl. 5 fik han, Olsen, Roret, og det blev da opgivet ham, at Kursen var V. t. N., hvad Kompasset viste. Kort efter blev Kursen efter Ordre, uden at han nu kan huske, om det var Kaptajnen selv eller 1. Styrmand, der meddelte ham Ordren, forandret til VSV. paa Kompasset, og det var den, da han Kl. 6 afgav Roret igen til Schjønnning. Han mindes ikke mellem Kl. 5 og 6 at have set 3. Styrmand paa Broen. Kl. 7 fik han igen Roret, og da var Kursen endnu VSV. Da Kl. var omtrent $7\frac{1}{2}$, fik han Ordre, uden at han husker heller nu, om det var af Kaptajnen eller 1. Styrmand, til at styre igen V. t. N. paa Kompasset, og saa holdtes den Kurs, indtil Skibet stødte. Han kan ikke nøje sige, hvad Klokkeren var, da Skibet stødte, men han antager, at den var omtrent $7\frac{3}{4}$. Imellem Kl. 5 og 6 saas der en Fiskedamper langt forude om Bagbord, uden at han kan sige hvor mange Streger, tilsyneladende styrende Øst efter. Han saa den, indtil han afgav Roret Kl. 6. Om den senere var at se, ved han ikke. Han havde i alt Fald ikke lagt Mærke til den. Han ved, at Vinden var sydlig; den var meget svag. Han kan ikke sige, om den kom ind agten eller foran for tværs. Der var en Del Dønning. Da Skibet stødte, var det endnu sigtbart, men han saa intet. Hvor mange Stød Skibet fik, kan han ikke sige. Straks efter, at Skibet var stødt, mærkede han, at der blev beordret Stop. Om der blev givet Ordre til at bakke, og om der blev bakket, ved han ikke. Ganske kort efter, at

Skibet var stødt, beordrede 1. Styrmand, at der skulde gøres klar ved Baadene. Saa gik han hen for at hjælpe med at gøre Baadene klar. Om Skibet da var flot, ved han ikke. Han gik først hen og hjalp med at faa Nr. 3, anden Baad om Styrbord, gjort fri. Dermed var tillige 3. Styrmand beskæftiget. Hvem der kom i den, ved han ikke. Saa gik han hen og arbejdede med Baad Nr. 1, forreste Redningsbaad om Styrbord. Da Baad Nr. 1 var kommen fri, hang den noget, og efter Kaptajns Ordre kom først Kvinder og Børn i den. Da det var sket, gik han i den og stødte saa fra Skibet. Der forløb vel c. 5 Kvarter derefter, inden Kaptajnen og Assistent Bruhn kom svømmende hen til Baaden og blev tagne op i den. Han ved, at der, inden han selv kom i Baad, var Vand paa Mellemdækket forude, hvad han kunde se. Hvorvidt Maskinen var i Gang, da Baaden kom fri, og Skruen da var kommen op af Vandet, kan han ikke sige og heller ikke, hvor mange Minutter der da maatte være forløbet, til Skibet sank. Baaden var noget fra Skibet, da dette sank, og han saa ikke, hvem der da maatte være om Bord i det. Han kan slet ikke sige noget om, hvad det var, Skibet stødte paa. Han kan heller ikke sige, om Skibet kom videre frem, efter at det var stødt, inden Farten gik af det.

Maskinassistent Bruhn bemærkede endnu udtrykkelig, at der paa Agterdækket, umiddelbart før Skibet sank, herskede en højtidelig Ro mellem de mange Mennesker, der den Gang befandt sig der.

Derefter fremstod Kaptajn Valdemar Johannes Gundel, 40 Aar gammel, som paa Spørgsmaal forklarede, at alle de af Besætningen, der blev reddede ind til Stornoway, var komne med „Ficaria“ samme Dag, altsaa, foruden ham selv, 8. „Energie“ optog kun dem, der var i Baad Nr. 1, som anført af de andre ialt 71, hvoraf 28 Børn. De, der blev indbragte af „Cervona“ til Stornoway, var dem, der havde været i Baad Nr. 8, tilsammen vistnok 32. I den Baad havde der ikke været nogen af Skibets Besætning. Den blev styret af den i hans Rapport nævnte Nordmand Jørgen Hansen, der var om Bord som Passager og nu er rejst videre til Amerika. Han havde sejlet som Styrmand; iøvrigt tror Vidnet, at ogsaa nogle andre Nordmænd, der havde været i den Baad, havde været noget søkyndige.

Derefter blev den af Det forenede Dampskibsselskab modtagne Rapport fra Kaptajn Gundel forelæst for denne. Han erkendte at have indsendt den.

Han bemærkede, at det er en Fejlskrift, naar der i samme staa anført, at Vejret d. 28. Morgen Kl. omtrent 6 havde faaet et kortvarigt Kast af Dis. Der skulde staa Kl. 5.

Maskinassistent Bruhn og Matros Olsen, der havde paaheørt Oplæsningen af Kaptajns Rapport, havde intet derved at bemærke.

Kaptajn Gundel bemærkede paa Spørgsmaal, at han havde talt med Læge Elle, der kom op Broen Kl. 7⁵⁰ og spurgte, om Kaptajnen mente, at der var Fare paa Færde, hvortil Kaptajnen svarede Ja, han skulde sørge for at faa Redningsbælte paa, for sank de, saa blev det paa dybt Vand. Han antager, at Assistent Bruhns Forklaring med Hensyn til Læge Elle efter den Tid er rigtig. Han saa 1. Mester Holm, lige kort før Skibet sank, staa paa Bagbords Side omtrent ved Redningsflaaden og se op til ham paa Broen. Holm havde Redningsbælte paa. Medens han svømmede om, saa han intet til 1. Mester eller Læge Elle og tror derfor, at de er blandt de omkomne. Omtrent 2 Sekunder, før Skibet sank, var 1. Styrmand Gilbe oppe hos ham paa Broen, de sagde Farvel til hinanden, Gilbe gik hen til Styrbords Enden af Broen, han selv gik til Bagbords Enden. Saa sank Skibet. Senere saa han ikke noget til Styrmand Gilbe.

Femte Forher:

Den 16. Juli Kl. 9 Formiddag blev Ekstraret sat af Rettens Formand: N. Madvig og dens Medlemmer: Skibsreder Torm, Admiral Brun, Skibsinspektør Jørgensen og Kaptajn Knudsen.

Skibsinspektør Jespersen var til Stede for Det forenede Dampskibsselskab.

Til Stede var ligeledes den svensk-norske Vicekonsul, Hr. S. A. Ljungquist.

Mødt var Kaptajn Gundel.

Formanden foreholdt Kaptajn Gundel, at efter det nu fremkomne var Baad Nr. 1, der skulde kunne tage 48 Personer, reddet ind til Stornoway med 71; Baad Nr. 3, hvori havde været Matros Matthiasen og som kunde tage 28 Personer, var reddet ind til Grimsby med 28 Mennesker; Baad Nr. 5, hvori skulde kunne være 26 Mennesker, var med 3. Styrmand Ankensen reddet ind til Aberdeen med ialt 17 Personer, Baad Nr. 4, der skulde kunne tage 28 Personer, var med 19 Personer, deriblandt Styrmand Otte, reddet ind til Færøerne, og Baad Nr. 8, der skulde kunne tage 23 Personer, var reddet ind til Stornoway med 32 eller 33 Personer, deriblandt den norske Styrmand Hansen. Om Baad Nr. 7, der skulde kunne tage 23 Personer, var det oplyst, at den var knust under Udsætningen, og de Mennesker, der var i den, faldne i Søen. Om Baad Nr. 2, bestemt til 48 Personer, havde Styrmand Otte forklaret, at den var bleven sat ud saaledes, at i den gik Matros N. Fr. Nielsen og Hans Hansen, men om den var der intet senere hørt. Om Baad Nr. 6, bestemt til 27 Personer, havde Styrmand Otte forklaret, at den, troede han, var gaaet ned med Skibet.

Kaptajn Gundel forklarede, at han saa, da Baad Nr. 2 blev sat ud; der var Vanskeligheder ved at faa den forreste Talje los; han gik derfor et Øjeblik ned fra Broen og fik Tømmermanden til at kappe den. Han saa, at Matros N. Fr. Nielsen var i den, om Matros Hans Hansen var i den, ved han ikke, saa lidt som, hvor mange der var i den. Trods Kapningen af Taljen faldt ingen i Vandet, men der kom en Del Vand i Baaden saa den var omtrent $\frac{3}{4}$ fyldt. Han saa Tømmermand Johansson springe ud for at komme ned i den. Han faldt imidlertid i Vandet, og om han kom op, vidste Kaptajnen ikke.

Om Baad Nr. 6 forklarede han, at han havde bemærket, at der to Gange var gjort mislykkede Forsøg paa at faa den ud. Saa sagde han til 1. Styrmand om at se at faa den ud, og den blev sat ud, saa vidt han husker, ved Hjælp af Matros Schjønning og Baadsmænd Amundsen. Schjønning kom vistnok i Baaden. Imedens kom to svenske Damer op til ham paa Broen, og han gav dem Anvisning paa at se at komme i den Baad, men da den skulde fires ned, forlod de den, efter hvad 1. Styrmand bagefter sagde ham. Den kom altsaa i Vandet. Hvad der senere blev af den, ved han ikke. De egentlige Redningsbaade: Baadene Nr. 1, 2, 3 og 4 var forsynede med Sejl, de andre ikke. Han havde ved Besigtelsen før Skibets Afgang herfra været til Stede, da selve Redningsbaadene blev undersøgte, og ved dem var alt i Orden; om de øvrige Baade kan han ikke udtale sig. Hvad det skyldtes, at der ikke var, hvad der fortaltes ham var forklaret, den fornødne Proviant i Baadene Nr. 5 og 8, kan han ikke sige. Han bemærkede derhos, at der i Lukaerne havde været ophængt Lister over, til hvilke af Baadene de enkelte af Besætningen nærmere skulde henføres. Om Mandskabet havde gjort sig bekendt med disse Lister, ved han ikke, men han havde, som det fremgaar af Rapporten, udtrykkelig sagt, at der skulde sørges for, at Kvinder og Børn først kom i Baadene, og deraf blev Følgen, at det ikke paa

Forhaand var afgjort, om der kom enkelte af Besætningen i Baadene, og da hvilke.

Forevist det af Styrmand Ankersen udarbejdede Rids over Redningsflaaden, bemærkede han, at saaledes saa den ud; om Maalene var ganske som anført, kan han ikke bestemt sige.

Han bemærkede, at foruden de i Brug værende Journaler havde ogsaa de ældre Journaler fra i alt Fald de sidste Aar været om Bord og var altsaa ogsaa gaaede tabt.

Foreholdt, hvad der i Fortegnelsen over danske Handelsskibe for 1903 er anført om „Norge“ pag. 26-27, erklærede han, at, saa vidt han kan sige, er det formentlig rigtigt. Skibet var bygget af Jærn, forsynet med 6 vandtætte Bulkheads. Det ene Skod var Kollisionsskod, tæt ved Stævnen. Dernæst var der 1 Skod paa Forkant af Højtanken, 1 imellem Højtanken og Maskinrummet, 1 forsynet med 3 eller 4 vandtætte Døre, 1 agten for Maskinen, 1 mellem Agterlasten og Agterskibet og 1 tæt derved i den skarpe Del af Agterskibet. Da han intet havde haft at gøre med Skibet før i de sidste Aar, kan han ikke sige, om det oprindeligt var beregnet til at være Emigrantskib. Skibet havde dobbelt Bund fra agterude indtil Højtanken. Derimod var der ikke dobbelt Bund foran for Højtanken, saa lidt som i Højtanken selv.

Paa Spørgsmaal forklarede han, at Baadene havde været anbragte som anført paa det saakaldte Promenade-dæk: Dækket over Overbygningen, og de var saaledes anbragte vel 24—26 Fod over Vandfladen.

Der var en god amerikansk Patentlog om Bord i Skibet, og den viste i det hele korrekt, kun en 4 pCt. eller lidt mere for højt. Der var som Loddeapparater om Bord Clausens Loddeapparat og Clausens Kontrol-dybdemaaler. Foruden to Reserve-Kompasser, der stod i et Skab i Kabytten, (i Baadene var der intet Kompas) var der to Kompasser, nemlig Standardkompasset paa Broen lige foran Rattet og et Kompas i Styrehuset under Kommandobroen. Standardkompasset var Cornelius Knudsens imiterede Thompsons Kompas. Hvorfra det andet Kompas skrev sig, véd han ikke. Kompasserne blev daglig undersøgte hver Formiddag og Eftermiddag. De skulde være undersøgte her i Land inden Skibets sidste Afgang, men det skete ikke, da paagældende blev syg. Paa Rejsen herfra havde Styrmand Gilbe undersøgt Standardkompasset imellem Butt of Lewis og Flannan Isle. Der viste sig paa den paagældende Kurs, V. t. N., en Deviation af c. 2° 5'. Dernæst blev Standardkompasset undersøgt af 2. Styrmand omtrent tværs af St. Kilda, og der viste sig da en Deviation af 2° 5'—3° 2', efter hvad han, Kaptajnen, selv overbeviste sig om. Hvad Misvisningen angaar, da havde han ved Flannan Isle regnet med en Misvisning af c. 23° og ved St. Kilda med en lidt større Misvisning, nemlig c. 24°. Hvad Azimut Undersøgelsen viste, særlig ved St. Kilda, kan han ikke nu huske. Paa Strækningen fra Flannan Isle til St. Kilda kom de snarere lidt sydligere, end de skulde have været.

Foreholdt, at Styrmand Otte har optegnet og forklaret, at de var tværs af St. Kilda Kl. 3¹ 50^m Eftm. i en Afstand af c. 21 Kml., erklærede han, at det formentlig stemmede med Undersøgelsen, men han havde hidtil ikke kunnet huske det. Undersøgelsen ved St. Kilda forvissede ham om, at den fra Flannan Isle satte Kurs var god, og der skete ingen Ændring i den. Han iagttag intet, der tydede paa en ekstraordinær Paavirkning af Kompasserne. Naar han i sin Rapport havde regnet med c. 43 Kml. i Vagten (Skibet gik med fuld Kraft), støttede det sig paa, hvad Patentloggen havde vist i de foregaaende Vagter; han tror at mindes, at en enkelt Vagt kun viste 42. Der var foretaget en 4 Strøgers Pejling baade ved Flannan Isle og St. Kilda. Ved St. Kilda havde han selv kontrolleret 2. Styrmands Under-

søgelse af det sande Klokkeslet og af den ene af Pejlingerne, medens han ikke havde kontrolleret 1. Styrmands tidligere Undersøgelser.

Kaptajn Gundel havde medbragt et af ham i Stornorway købt Kort, hvorpaa han selv havde udsat de Kurser, der, som i hans Rapport anført, var bleven styrede med Vedføjelse af de Deviationer og Misvisninger, hvorfra man der var gaaet ud.

Dette Kort blev med hans Samtykke fremlagt. Kortet var fra 1896.

Foreholdt Styrmand Ankersens Forklaring, bemærkede han, at det godt kan være rigtigt, at denne var paa Broen et Kvarters Tid d. 28. om Morgenen omtrent Kl. 5. Da var han selv en kort Tid paa Broen, gik saa ned, men var som anført omtrent uafbrudt paa Broen fra Kl. 6¹/₄. I Mellemtiden havde han dels faaet noget The, dels foretaget sig noget andet. Bestiklukafet er under Broen tæt op til Styrehuset.

Han paaviste paa et til Stede værende Rids af Skibet, der fremlagdes, det Sted paa Broen, hvor Rattet var, som betegnedes med et Kryds. Maskintelegrafens var helt forude paa Broen paa Bagbords Side. Han var selv paa Broen og gav selv Ordre dertil, da Kursen ved Flannan Isle sattes som anført. Da Kursen d. 28. Kl. 5 Morgen blev ændret, som i Rapporten anført, havde han, der da var i sit Kammer, givet 1. Styrmand Ordre dertil, men kom straks efter op og forvissede sig om, at Kursen var som anført. Han gav selv Ordre til Kursens Ændring Kl. 7¹/₂. Han havde paalagt sine Styrmænd til Stadighed at udøve Kontrol med, at Rorgængerens virkelig holdt den beordrede Kurs, og han har al Grund til at tro, at det ogsaa er sket. „Norge“ styrede efter hans Mening udmærket godt.

Han forklarede dernæst, at der, som Vejrliget i det hele var, efter hans Mening ikke havde været Grund til at holde stadig Udkig. Ved 5-Tiden om Morgenen d. 28de kom der, som i hans den foregaaende Dag berigtigede Rapport anført, et kort Kast af Dis, efter hvad 1. Styrmand sagde ham; selv saa han det ikke, og Styrmændene fortalte ham da, at han havde sat en Mand paa Udkig paa Bakken. Da det saa blev klart paany, var der vistnok i nogen Tid ikke nogen paa Udkig, men saa blev Matros Hannibal Christensen, hvis Forklaring derom blev ham forelæst og som, saa vidt han husker, er rigtig, beordret paa Udkig nogen Tid, før Skibet stødte, og var paa Udkig da forude paa Bakken.

Paa Spørgsmaal forklarede han, at den i hans Rapport omtalte Damptrawler først saas, som af Matros Olsen den foregaaende Dag forklaret, forude om Bagbord, formentlig c. 1¹/₂ Streg. Det kan godt, som af Styrmand Ankersen berørt, have været ved 5-Tiden. Saa passerede de den omtrent Kl. 6, saaledes at den da havde mulig et Par Kml. om Bagbord. Den laa nærmest og drev og stævnede i nordøstlig Retning. Han saa den Kl. 7 agterude, uden at han kan udtale sig om Afstanden da. Den 27de om Eftermiddagen, da det blev Brise, lod han de tre Sejl sætte, og de blev saa staaende uafbrudt efter den Tid, skønt der ikke var videre Vind. Det forreste Sejl hindrede slet ikke Udsigten fra Broen.

Han forklarede, at han, der tidligere bl. a. havde sejlet som Styrmand med New Yorker Damperen „Hekla“ og ført den paa tre Rejser, derefter havde ført „Norge“ fra Sommeren 1901.

Paa Spørgsmaal erklærede han, at der ikke var ham nogen Bestemmelse bekendt, og der var i alt Fald ikke givet ham nogen Tilkendegivelse af, hvilken Kurs han havde at styre paa Skibets Rejser ud og hjem.

For hjemgaaende var han, saa vidt han husker altid gaaet Sønden om Rockall paa en enkelt Rejse nær, hvor særlige Vejrforhold medførte, at han gik c. 60 Kvartmil Nord om Rockall. For udgaaende plejede han ligesom de andre New Yorker Dampere sædvanlig at gaa Nord om Orkneyerne og langt Nord om Rockall. Naar Vejr-

forholdene havde været gunstige, var han imidlertid gen- tagende — han mener to Gange før denne Rejse — gaaet gennem Pentlandstrædet og derpaa Syd om Rockall, saaledes at han fulgte Storcirkelbuen indtil 42° nordlig Bredde, 27° vestlig Længde.

Han forklarede i Forbindelse dermed, at naar han kunde, havde han ønsket for udgaaende at undgaa at gaa Nord om Rockall paa Grund af de forskellige Rocks, som paa hans Søkort var antydede at skulle findes der, og hvis Beliggenhed i alt Fald er tvivlsom. Han havde paa de omtalte to tidligere udgaaende Rejser da ligeledes taget Flannan Isle til Udgangspunkt, men under Hensyn til Vejrforholdene iøvrigt styret en lidt anden Kurs. Om nogle af Det forenede Dampskibsselskabs andre Dampere ligeledes er gaaede Syd om Rockall for udgaaende, véd han ikke.

Kaptajn Gundel havde meddelt Formanden, at han i Stornoway havde afgivet en Protest, som han med- havde.

Deraf blev fremlagt en Ekstrakt-Genpart.

Han bemærkede derhos, at han var bleven paahørt for Board of Trades derværende Repræsentant og havde begæret en Udskrift af denne Forretning hjemsendt her- til, men den var efter Forespørgsel endnu ikke an- kommen.

Kaptajn Gundel bad i Forbindelse dermed tilføjet, at da han afgav Protesten og sin Fremstilling til Board of Trades Repræsentant, var han endnu saa stærkt med- tagen af Følgerne af Forliset, at han ikke tør indestaa for, at der ikke kan have indsneget sig nogen Uoverens- stemmelse deri.

Efter en Afbrydelse blev Forhøret fortsat i Over- værelse af samme.

Paa Spørgsmaal erklærede Kaptajn Gundel, at inden Afrejsen herfra var den ene Redningsbaad ved Besigtel- sen bleven sat i Vandet og prøvet; da var Besætningen endnu ikke om Bord. Der havde hverken da eller paa Skibets tidligere Rejser, medens han var dets Fører, været foretaget nogen Prøve med, hvorvidt Folkene var paa det rene med, til hvilken Baad de hørte.

Han tilføjede paa Spørgsmaal, at der ikke var fore- taget nogen Observation Natten mellem d. 27. og 28. Juni, fordi han ikke fandt, at der var nogen særlig Grund dertil, ikke fordi Vejret lagde nogen Hindring i Vejen derfor.

Han forklarede dernæst, at da han satte Kursen fra Flannan Isle som forklaret og paa Kortet anført, var det med den Tanke at gaa 6 à 7 Kml. Søndn om Rockall, saaledes at han, idet han antog, at Vejret vilde vedblive at være lige saa sigtbart, som det var, havde Rockall i Sigte. Han havde imidlertid om Aftenen endnu paa 1. Styrmands Vagt sagt til denne, at han vilde varskos straks, hvis det blev mindre sigtbart. Da saa 1. Styrmand Kl. 5 meddelte ham, at det var blevet skyet og mindre sigtbart, og han derfor troede, at han nu ikke vilde faa Rockall at se, var det, at han af Forsigtighed beordrede Kursen VSV. som tidligere an- ført. Han mente med den ændrede Kurs at ville passere Rockall i en Afstand af c. 20 Kvartmil. Efter hans Mening var Rockall i fuldstændigt sigtbart Vejr at se i en Afstand af c. 16 Kml.

Han forklarede endvidere, at han i Virkeligheden ikke véd af, hvor „Norge“ stødte. Han tør ikke be- nægte Muligheden af, at det kan have været paa St. Helenes Rev, men antager i Virkeligheden, at den er stødt en Del Søndn for Rockall, uden at han kan sige hvor. Som Vejrforholdene var, kan han ikke tænke sig, at Strømforholdene har haft nogen Indvirkning, saa at Kursen er bleven nordligere, end den skulde være. Han havde ved at sætte Kursen i alt Fald slet ikke taget Hensyn til mulig Strømsætning eller til mulig Virkning

af Ebbe og Flod. Han kan tænke sig Muligheden af, at et eller andet lokalt Moment har indvirket paa Kom- passerne, skønt han intet har sporet i saa Henseende. Han kan ikke give nogen tydeligere Forklaring.

Han tilføjede, at fordi det straks efter, at Kursen var ændret til VSV., paany blev godt sigtbart (de kunde da formentlig se 6—7 Kml.), fandt han slet ingen Anledning til da at lodde. Han beholdt dog Kursen VSV., fordi han tænkte sig Muligheden af, at der kunde komme et nyt Kast af Dis særligt fra Vest og derfor ikke vilde løbe nogen Risiko. Kl. 7 $\frac{1}{2}$ følte han sig dog ganske rolig, og saa ændrede han igen Kursen til V. t. N.

Paa Foranledning tilføjede han, at Kompasset i Styre- huset i Virkeligheden var meget upaalideligt. Der var ikke sket nogen Sammenligning mellem de to Kompasser i Tiden, efter at de havde forladt Flannan Isle.

Da Skibet stødte — han følte det som et Dobbelt- stød — sagde han til 1. Styrmand: „Hvad er det?“, uden at 1. Styrmand kunde svare noget. Om der følte et Stød til, kan han ikke sige, skønt det forekom ham saaledes. Han spurgte 1. Styrmand, om det var sigt- bart eller ikke, hvortil denne svarede: „Sigtbart.“ Om- trent samtidig kom drivende et Par Plankestykker med Jernbolte tværs i. Det første Stød (Dobbeltstødet) varede kun kort; om Forskibet blev hævet, kunde han ikke se. Saa beordrede han Stop og derefter Fuld Kraft Bak, idet han lige forinden, ved at Dønningerne løftede Skibet, havde mærket, at det ikke sad fast. Hvor længe der blev bakket, kan han ikke sige; det var højst et Par Minutter. Imedens kom Skibet flot. Saa beor- drede han Stop og gav Rorgængerens Ordre til at lægge Roret haardt Bagbord, idet det var hans Tanke at dreje NØ. over for at komme hen til den af ham omtalte Fiskedamper, som imidlertid den Gang ikke var synlig. Under denne Manøvre beordrede han derhos, for at støtte denne, et Par Gange Bak og Stop imellem. Imid- lertid mærkede han pludselig, at Skibet ikke drejede mere. Forinden havde han givet Ordre til Styrmanden om at pejle. Denne raabte det ned til en af Folkene foran paa Overbygningen — han syntes nærmest, det var Baadsmændene, men er dog ikke sikker derpaa — denne foretog saa første Pejling uden Resultat. Saa kom 1. Styrmand til, og en ny Pejling gav saa, efter hvad Styr- manden sagde, det Resultat, at der var 5 Fod Vand. Pejlingerne foretoges i Agterkanten af Storlugen, men der var gennem Sandsporene Forbindelse mellem For- lasten og Storlasten. Han havde imidlertid det Indtryk, at Skibet havde faaet sin Bundskade temmelig langt for- ude, maaske tæt agten for Kollisionsskoddet tilsyne- ladende midt i Bunden; Pejlingerne blev foretagne, efter at Skibet var kommet flot. Medens dette foregik, havde han tillige givet Ordre til at gøre Baadene klare og fire dem af til Lønningen. Endvidere havde han givet Ordre til Passagererne om at komme paa Dækket med deres Redningsbælter, og han havde tillige givet Ordre til Maskinen om at pumpe Forskibet, hvad han ved, skete. Da det viste sig, at Skibet ikke drejede mere for Roret, opgav han Tanken om at komme hen til den omtalte Fiskedamper. Saa var det, at han gav Ordre til at sætte Baadene ud og tillige til at søge for, at Kvinder og Børn kom først i Baadene. Han gav dernæst Ordre til Maskinen om, at de vandtætte Døre skulde lukkes og noget senere, at Maskinen skulde stoppes og alle komme op, fordi han mærkede, at Skibet snart vilde synke. Der var derhos noget tidligere spurgt til Maskinen, om der var noget Vand, hvad der blev besvaret med Nej. Skibet var for det Bagbords Ror drejet 8 Strøger.

For saa vidt Rapporten og den i Afskrift fremlagte Protest ikke ganske stemmer indbyrdes hermed, bliver de at forstaa overensstemmende med den af ham nu givne Fremstilling.

Han lod ikke lodde rundt om Skibet, da han saa hvor hurtigt det gik ned.

Da han tænkte paa at søge hen til Fiskedamperen, maatte han efter den forløbne Tid tænke sig den mulig 17—18 Kml. borte.

Han forklarede derpaa yderligere, at Vandet, der hvor Skibet stødte, ikke efter hans Mening havde anden Farve end det i det hele har paa Rockallbanken. Skibet huggede ikke, men da den anden Dønning kom, blev, som sagt, Forskibet øjeblikkelig løftet, og han mener derfor slet ikke, at Skibet, selv om han ikke havde bakket, vilde være blevet staaende paa Grund. Da han bakkede, gik han endnu ud fra, at Skibet vilde flyde. Da det bagefter ved Pejling viste sig, at Skibet næppe kunde flyde, idet derhos Forskibet sank mere og mere, kunde det efter hans Mening slet ikke have nyttet, at han havde beordret Fuld Kraft Frem i Maskinen og søgt paany at sætte Skibet paa Grund; det vilde efter hans Mening ikke være blevet staaende. Han vidste ikke da, hvor han havde Grunden. Beskaffenheden af Grunden, hvor Skibet stødte, kan han slet ikke udtale sig nærmere om. Han kan kun udsige, at Skibet ikke stødte haardt, særlig ikke, som om det var paa Klipper. I første Øjeblik troede han, da han saa de Plankedele, der flød omkring, at det var paa et Vrag, de var stødt.

Formanden fremlagde en gennem det svensk-norske Generalkonsulat modtagen Skrivelse fra det kgl. Departement for udenrigske Sager i Christiania af 13. ds. med 1 Bilag, idet han bemærkede, at han under Afhøringen saa vidt muligt havde søgt at faa alle de deri omtalte Spørgsmaal besvarede.

Han bemærkede derhos, at der i Øjeblikket ikke fandtes Grund til at afhøre flere, men at Forhøret ikke kunde sluttes, før han modtog nogle yderligere søgte Oplysninger, idet han derhos henlede Kaptajn Gundels Opmærksomhed paa, at der saaledes, for saa vidt han ønskede senere at anføre endnu mere, vilde være Anledning til at fremkomme med det senere.

Fragtmarkedet.

I det Hele og Store er der ikke indtruffet nævneværdige Forandringer siden vor sidste Beretning. De truende Udsigter i forrige Uge til politiske Forviklinger, fremkaldte ved den russiske frivillige Flaades Optræden i det røde Hav, øvede ingen Indflydelse paa Markedet, som næsten overalt er slæbende, og for Lastning ud over August sluttes der kun meget lidt, ikke fordi der er nogen Mangel paa Tonnage, men Befragternes Tilbud er gennemgaaende saa lave, at der ikke er meget tabt for Rederne ved at vente, og saa er der dog Haab om, at der senere hen kunde dukke noget bedre op.

Det østlige Marked er stille. Kurrachee har betalt 15/ udsøgt Havn pr. August, og Calcutta 20/6 Jutebasis til Dundee pr. September. Rispladserne tager lidt Tonnage til 20/ à 21/ pr. August/September, men Java er nominal 23/9 for Sukker.

Sortehavet tager endnu kun faa Baade, men antagelig vil der snart blive mere Begær. Fra Odessa eller Nicolaieff til L. H. A. R. er betalt 7/ à 7/3 pr. 10./25. August og 7/3 à 7/9 pr. 20. August/10. September, og lignende Rater faas fra Sulina. Azoff har fragtet ganske enkelte Baade pr. første Halvdel August til omkring 8/ udsøgt Havn, men Donauen er næsten ganske livløs.

Middelhavet frembyder intet af Interesse, og Raterne er ikke alene ikke lønnende, men giver for det meste

Tab. Aleksandria har sluttet til 5/9 Bomuldsfrø til Hull pr. prompt, og Ertsfragterne saa vel som Esparto og Fosfatfragterne er forholdsvis lige saa tarvelige. Fra Bilbao betales for Erts 3/10¹/₂ à 4/ Newport, 4/3 Middlesbro, 4/7¹/₂ Rotterdam.

Nordamerika viser meget ringe Aktivitet. For Planker fra St. John er betalt 32/6 til Barrow pr. August. Fosfatfragterne er faa og smaa. Fra Wilmington og Savannah er der igen fragtet nogle September/Oktober Baade for Bomuld til henholdsvis 25/ og 29/ Liverpool, Manchester eller Bremen. Golfen har ikke meget at byde paa; for Tømmer betales ikke mere end 77/6 à 78/9 til én god Lossehavn pr. August, og paa Netto Charter fra Galveston eller New Orleans er der sluttet et Par Baade til 10/10¹/₂ pr. Oktober.

La Plata har for primo August Lastning fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betalt 17/9 à 18/9 (fra 5,500 til 2,800 Tons Baade), men for senere Lastning er der kun ringe Begær og næppe mere end 17/6 opnaeligt for c. 4,000 Tons Baade. Bahia Blanca har betalt 16/ pr. August for en 5,000 Tons Baad.

Østersøen viser næsten ingen Forandring i Ugens Løb, men der er al Udsigt til, at vi for dette Markeds Vedkommende staar overfor en Smule fastere Tendens. Fra St. Petersborg betinges 1/0³/₄ Hvedebasis London eller Rotterdam og fra Kronstadt til London 20/ D/B. 1/4 Boards 21/6, men for September noteres 2/6 mere. Libau har lidt Korn til 10¹/₂ d. Hvedebasis London eller Rotterdam. Fra Riga, Windau og de tyske Pladser samt fra Botten er Træfragterne omtrent som for en Uge siden. Der er sluttet til 5/9 Sleepers Windau, Grangemouth, 7/3 Riga/Exmouth, Frcs. 28 D/B. 1/2 Boards Sydfinland (2 Pladser)/Ostende.

Kulfragterne er lavere i alle Retninger. De skotske „holidays“ er nu forbi, og dette vil give mere Luft paa de engelske Eksportpladser. Fra Forthet betaltes 3/10¹/₂ à 4/3 til dansk Provinshavn, 4/3 à 4/6 Kiel eller Wismar, 3/7¹/₂ à 3/9 Kronstadt. Fra Tynen er der sluttet til 3/6 Kronstadt, 3/6 à 3/7¹/₂ Swinemünde, 4/ Stettin, 3/7¹/₂ à 3/10¹/₂ Stockholm, 5/ à 5/3 Genua, 4/9 Algiers. Sidst betalte Rater fra Cardiff er bl. a. følgende: 4/3 à 4/6 Kjøbenhavn, 4/3 Stockholm, 5/ à 5/1¹/₂ Genua, 4/9 Port Said, 7/3 à 7/4¹/₂ River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere er stadig ret stillestaaende: ab Stolpmünde er sluttet 4¹/₂ Mark til Danmark, Sydsverrig, 5 Mark til Gøteborg pr. Ton Havre.

ab Rostock noteres Hvede til Åhus (Sverrig) 3¹/₂ Mark, Havre til Gøteborg 4¹/₂ Mark, Sydsverrig, Sundhavn 4 Mark pr. Ton.

ab Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været ret livligt; der er saaledes sluttet til Greifswald 3 Mark, Anklam 3¹/₂ Mark, Svaneke 12 Øre, alt Sortehavs-Majs, endvidere til Horsens, Bogense 12¹/₂ Øre, Rønne 12 Øre, Østbornholm 13 Øre, Nykjøbing Sjælland 14 Øre, alt Sortehavs-Byg; der ventes i denne Uge endnu Dampere til Kjøbenhavn, hvorfra der vil komme nogle Laster til danske og nordtyske Havne.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juni Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 515 Havarier mod 445 samme Maaned i Fjor, deraf 330 Dampskibe, 135 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 155, Sammenstød 163, Anløbning af Nødhavn 44, Maskinskade 59, Is 1, Ild 26, haardt Vejr 38, forskellige Aarsager 27, sunket

1, forladt 1. I alt 63 Skibe er anmeldt som totalt forliste, imod 64 samme Maaned i Fjor: deraf 22 Dampere, 41 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 32, Sammenstød 7, Ild 1, haardt Vejr 1, forskellige Aarsager 2, forsvundne 5, sunkne 9, forladt 2, Kondemnation 4.

Aalborg, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Jaluit paa Marshalløerne til Valparaiso totalt forlist ved Constitution. Kaptajnen og 6 Mand af Besætningen er paa Rejsen døde som Følge af Sygdom.

Skibet, der var bygget af Staal, maalte 610 Netto Reg-Tons.

Fear not, Kutter af Gullholmen, kom, paa Rejsen fra Lysekil til Kiel med Brosten, paa Grund paa Bolsaxen og blev læk og vandfyldt. Svitserens assisterede Skibet flot og indbragte det til Korsør, hvor det maa losse og reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Sørine, Barkskib af Fanø, har i Hamburg været i Kollision med Dpsk. Oakwood og fik derved saa megen Skade, at Reparation maa foretages, før Afsejling kan finde Sted.

Bornholm, Dpsk., fik ved Indsejling til Allinge alle fire Skrueblade slaet af. Dampere havde 180 Passagerer om Bord. Dpsk. M. Davidsen bugserede Bornholm til Svine-münde for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Ulv sund“ (Stabelnummer 102) bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn, blev d. 23. Juli sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 142'—0" langt i Hoveddækket, 23'—0" bredt og 8'—5 $\frac{1}{4}$ " dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 400 indicerede Hestes Kraft.

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

Paa Flensborg Skibsværft blev d. 23. ds. en Damper sat i Vandet bygget til Dampskibsselskabet Hansa i Bremen. Skibet fik Navnet „Moltkefels“. Hoveddimensionerne er: Største Længde 405' 0", Bredde 53' 2", Dybde (moulded) 31 2"; Bæreevne c. 7,200 Tons.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 26. Juli.) Adolph Andersen, Schubert, afg. forv. fra Königsberg 26. Juli til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, afg. fra New Orleans 21. Juli hertil. — Alexandra, Thomsen, ankom hertil 15. Juli.

— Algarve, Borries, afgik fra Riga 25. Juli til St. Petersborg. — Anglo Dane, Wiberg, pass. Holtenau 24. Juli til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, afgik herfra 25. Juli til Stockholm. — Arkansas, Petersen, ank. til Baltimore 25. Juli. — Arno, Strubberg, ank. til Neapel 24. Juli, afgik 25. Juli til Messina. — Axelhus, Skow, ank. hertil 24. Juli. — Baron Stjernblad, Kaas, afg. forv. fra Danzig 26. Juli hertil. — Beira, Lunge, afg. fra Valencia 19. Juli til Marseille. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Cadiz 24. Juli til Lissabon. — Christian I.K., Kolster, ankom til London 24. Juli. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, ankom til Reval 25. Juli. — Douro, Mortensen, afgik fra Lovisa 19. Juli til Livorno. — Eshbjerg, Søeberg, ank. til Norrkøping 25. Juli, afgik til Gefle 26. Juli. — Florida, Ørum, ank. til Aarhus 24. Juli. — Frederik, Thomsen, afgik fra Libau 21. Juli til Hull. — Garonne, Kromann, afg. forv. fra Havre 26. Juli til Dunkerque. — Georgios I., Sørensen, ankom hertil 24. Juli. — Hekla, Hempel, ankom hertil 19. Juli. — Hellig Olav, Holst, ankom til New York 25. Juli. — Hengest, Harder, ank. hertil 24. Juli. — Island, Holm, ank. til New York 22. Juli. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Marseille 23. Juli. — Jolantha, Christiansen, ankom til Riga 6. Juli. — Kasan, Hansen, ankom til Hull 24. Juli. — Kentucky, Staal, ankom til Riga 25. Juli. — Kiew, Frisette, afgik herfra 25. Juli til London. — Loire, Craignou, ankom til Bordeaux 16. Juli. — Louise, Kruse, ank. hertil 24. Juli. — Louisiana, Andresen, ankom hertil 19. Juli. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 19. Juli til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. hertil 22. Juli. — Moskoy, Meldahl, ank. til St. Petersborg 14. Juli; afg. forv. 25. Juli hertil. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 16. Juli hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. forv. fra Riga 26. Juli til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Antwerpen 24. Juli hertil. — Oscar II, Skjødt, afg. fra New York 20. Juli hertil. — Perm, Christensen, ank. til London 17. Juli. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 25. Juli. — Rita, Schibbye, ank. hertil 25. Juli. — Riberhus, Larsen, ank. til Trondhjem 25. Juli. — Seine, Dampt, afg. forv. fra Kotka 26. Juli til Bordeaux. — Texas, Andersen, afgik fra New-castle 4. Juli til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 26. Juli. — Tiber, Bech, ankom til Neder Kalix 22. Juli. — United States, Wulff, ankom hertil 17. Juli. — Valde mar, Johnsen, afgik fra Libau 24. Juli til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Antwerpen 22. Juli. — Viking, Rasmussen, ankom til Oporto 24. Juli. — Bergenseren ankom hertil 24. Juli. — Ellen afgik herfra 25. Juli til Bergen. — Klar afgaar forv. 23. Juli fra St. Petersborg hertil. — R. F. Berg ankom hertil 25. Juli. — Marie ank. til Stettin 24. Juli. — Vadsø ank. til Manchester 25. Juli.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Blyth 21. Juli, bestemt til Kronstadt. — Frode, Tøfte, ankom til Stettin 25. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Furugrund 23. Juli, best. til Rouen. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Uleåborg 26. Juli, bestemt til Rouen. — Erik II, Schmidt, ankom til Rouen 21. Juli. — Knud II, Hansen, ankom til St. Petersburg 19. Juli. — Danmark, Kraemer, ankom til Rotterdam 25. Juli. — Ragnar, Holst, ank. til Kotka 18. Juli. — Skjold, Risø, ank. til Lovisa 24. Juli. — Magnus, A. Mahneke, ankom til Burntisland 21. Juli. — Olaf, Petersen, ankom til South Shields 22. Juli. — Svend II, Riber, ank. til Sunderland 23. Juli, best. til Stettin. — Harald, Hveysel, ankom til Grimsby 22. Juli.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, afgik fra Libau 23. Juli, best. til Gand. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Hull 19. Juli, best. til Riga. — I. N. Mødvig, Hahn, ankom til Newcastle 22. Juli. — Hamlet, Schjødt, ank. til Kronstadt 20. Juli. — Helge, Olsen, ankom til Zaandam 21. Juli. — Rolf, Olsen, afgik fra Uleåborg 16. Juli, best. til Anvers. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Kotka 23. Juli.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Lovisa 24. Juli. — Vagn, Jørgensen ankom til Hull 25. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Kronstadt 19. Juli, bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 18. Juli. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Kronstadt 23. Juli, best. til Rotterdam. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Rotterdam 23. Juli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 22. Juli. — Russ, Rasmussen, ank. til Kronstadt 25. Juli. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Hartlepool 12. Juli.

Helmdal. Anine, Rathje, afgik fra Kotka 23. Juli. — Kamma, Løffler, afg. fra Swinemünde 27. Juli. — Helga, Christensen, ank. til Howden Dock 22. Juli. — Elna, Leth, afgik fra Sundswall 22. Juli. — Martha, Waaben-Hansen, ank. til Ostende 26. Juli. — Therese, Pedersen, ankom til Howden Dock 25. Juli. — Simone, Jørgensen, afgik fra Torneå 23. Juli. — Jeanne, Lagesen, ankom til Rouen 20. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Archangel 24. Juli. — Dana, Lambertsen, ankom til

Vlaardingen 22. Juli. — Ophelia, Wilhelmsen, ankom til Kotka 26. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Tromsø 21. Juli. — Niobe, Mathisen, afg. fra Riga 20. Juli, ankom til Kotka 22. Juli. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Frederikshavn 24. Juli, bestemt til Ghent. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Liverpool 25. Juli, best. til Methil. — Nordseen, Gram, afgik fra Horsens 24. Juli, ankom til Aalborg 24. Juli. — Nexos, Basse, afgik fra Cardiff 23. Juli, best. til Björkö. — Nora, Jørgensen, afg. fra Riga 22. Juli, ank. til Kotka 24. Juli. — Napoli, Christensen, afgik fra Cherbourg 22. Juli, ankom til Methil 25. Juli. — Neptun, Clausen, afg. fra Lysekils 20. Juli, best. til Avonmouth. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Newcastle 23. Juli, best. til Trelleborg. — Alfa, Hansen, afg. fra Esbjerg 21. Juli, ank. til W. Hartlepool 23. Juli. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Ghent 20. Juli, bestemt til Jakobstad.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Nantes 25. Juli. — Mary, Nielsen, ankom til Piteå 24. Juli.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. til Amsterdam 25. Juli.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Grimsby 23. Juli. — Nordland, Petersen, ankom til Carls-hamn 22. Juli. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 24. Juli. — England, Andresen, ankom til Grangemouth 25. Juli. — Rusland, Møller, ankom til Aalborg 22. Juli.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Blyth 23. Juli, best. til Swinemünde. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Terneuzen 23. Juli. — Mars, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 22. Juli.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegard, ankom til Korsør 19. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Aarhus 25. Juli, best. til Blyth.

Østersøen. Patria, Petersen, ank. til Luleå 24. Juli. — Gratia, Andersen, ank. til Riga 17. Juli.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Ghent 24. Juli, best. til Newcastle. — Britannia, Jensen, afgik fra Rotterdam 21. Juli, ank. til Blyth 23. Juli. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Kbhvn. 23. Juli, ankom til Riga 25. Juli. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Svendborg 22. Juli, ank. til Kolding 23. Juli.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 23. Juli, ankom til Hamburg 26. Juli. — Carbonia, Winckler, afgik fra Bordeaux 20. Juli, ank. til Newport 24. Juli. — Estonia, Jensen, afg. fra Amsterdam 22. Juli, ankom til Methil 25. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Blyth 21. Juli. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Montevideo 30. Juni, pass. Las Palmas 26. Juli paa Rejse til Hamburg. — Flynderborg, Larsen, ankom til Chantenay 26. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Bremen 23. Juli. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Cardiff 20. Juli. — Jomshøj, Kühl, ankom til Kronstadt 23. Juli. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Liverpool 6. Juli, best. til Galveston. — Rosenborg, Schultz, ank. til Grangemouth 23. Juli. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Jacobstad 25. Juli, best. til Chantenay. — Søborg, Fischer, afg. fra Manchester 16. Juli, best. til Cape Tormentine. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Calais 21. Juli. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Alger 25. Juli, best. til Sevilla.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Rouen 25. Juli, bestemt til Boness. — Klampenborg, Jensen, ank. til Boness 24. Juli. — Marselisborg, Mathiasen, ankom til Uleåborg 24. Juli. — Silkeborg, Petersen, ank. til Calais 22. Juli. — Skodsborg, Schultz, ankom til Ny Karleby 23. Juli. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 23. Juli. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Calais 22. Juli. — Vordingborg, Petersen, ank. til Newcastle 21. Juli.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kjøbenhavn 25. Juli. — Kallundborg, Lund, ank. til Rouen 24. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Sørensen, afgik fra Boness 25. Juli, best. til Libau. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Methil 25. Juli. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 24. Juli. — Helene, Jensen, ankom til Trangsumd 23. Juli. — Hermia, Petersen, ank. til Riga 25. Juli. — Ajax, Brorsen, ankom til Antwerpen 22. Juli. — Alice, Hansen, ankom til Bruntisland 26. Juli. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Kiel 23. Juli. — Sara, Warming, afgik fra Riga 26. Juli, best. til Ghent.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Colombo 24. Juli. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Shanghai 20. Juli. — Siam, Jensen, afg. fra Moji 20. Juli. — Anamba, Cortsen, afgik fra Suez 16. Juli. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til Kbhvn. 26. Juli. — St. Thomas, Schmidt, afg. fra Habana

23. Juli, best. til St. Thomas. — St. Jan, Rambusch, afg. fra St. Thomas 23. Juli, best. til Habana.

Ærø. Erindring, Hansen, ankom til Blyth 21. Juli. — Energi, Nielsen, ank. 20. Juli til Kotka.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Lübeck 25. Juli. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Kotka 26. Juli. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Nykjøbing F. 26. Juli. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Lübeck 25. Juli. — Hans Tauseu, Klaaborg, afgik fra Tyne 21. Juli. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Wiborg 25. Juli. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Terneuzen 22. Juli. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Boness 24. Juli. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Dunkerque 26. Juli. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Kronstadt 26. Juli.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Repola 20. Juli, best. til Dunkerque. — London, Hedegaard, afgik fra Blyth 23. Juli, best. til Kronstadt. — Paris, Krogh, ankom til Heplot-sund 26. Juli. — Bryssel, Tholander, ank. til Simo 25. Juli.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Åbo 22. Juli, best. til Dunkerque. — Wien, Brink, afgik fra Uleåborg 22. Juli, best. til Rotterdam.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ankom til Havre 21. Juli. — Clara, Jensen, ankom til Bremen 21. Juli. — Kai, Bønelycke, ank. til Ørnskjoldsvik 22. Juli. — Svend, Kurtz-hals, ank. til Aarhus 26. Juli. — Erik, Steen, ank. til Libau 24. Juli. — Axel, Damm, ankom til Trangsumd 19. Juli. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kbhvn 26. Juli. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Dema 17. Juli, bestemt til Newcastle.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til Rouen 21. Juli.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Sophie, Svarrer, passeret Skagen 14. Juli til Cadix. — Thora, Thomsen, afgik fra Port Stanley. 29. Maj til London. — Aagot, Nerby, afgik fra Santos 23. Juli til Kanalen f. O. — Mærdor, Mørk, prajet 11. Juli paa 8° N. 27° W. fra Rio Grande til Falmouth. — Prinsesse Marie, Clausen, passeret Dover 24. Juli fra Galway til Hamburg.

Rønne. Freya, Beck, ankom til Nykjøbing (Mors) 13. Juli. — Erik, Sonne, ankom til Torneå 15. Juli. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Colberg 15. Juli. — Sigurd, Hansen, ank. til Aalborg 21. Juli. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Faxe 18. Juli. — Veset, Kofoed, ank. til Langesund 20. Juli. — M. Christiansen, Bager, ankom til Onega 17. Juli. — Hermod, Grønwald, ank. til Kjøbenhavn 23. Juli. — Coureer, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 23. Juli. — Herman Olsen, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juli. — Amalie, Nielsen, ank. til Kalmar 24. Juli. — Hans Peter, Westh, ankom til Kjøbenhavn 21. Juli.

Svendborg. Mercur, Lund, ankom til Isigny 18. Juli. — Immanuel, Jensen, ankom til Malmø 15. Juli. — Iris, Hansen, ankom til Klintebjerg 17. Juli. — Freir, Hansen, ankom til Portsmouth 18. Juli. — Erik, Hoffmann, ankom til Archangel 19. Juli. — Anna Kirstine, Hansen, ankom til Degerhamn 19. Juli. — Alfrede, Wilde, ank. til Degerhamn 19. Juli. — Peter, Jørgensen, ankom til Aberdeen 19. Juli. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Libau 19. Juli. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til St. Petersborg 18. Juli. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Boulogne 19. Juli. — Zampa, Petersen, ankom til Fowey 20. Juli. — Bertha, Hansen, ankom til Newcastle 20. Juli. — Freyr, Jensen, ankom til Newcastle 20. Juli. — Najaden, Bentzen, ankom til Pornic 21. Juli. — Fylla, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 21. Juli. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Kings Lynn 21. Juli. — Danebrog, Børgesen, ankom til Falmouth 20. Juli. — Skjold, Larsen, ankom til Pontrieux 19. Juli. — Saga, Clausen, ank. til North Shields 20. Juli. — Fulvia, Nielsen, ankom til Riga 21. Juli. — Cimbria, Nielsen, ank. til Courseulles 20. Juli. — Solon, Rasch, ankom til London 20. Juli. — Westa, Poulsen, ankom til Gøteborg 22. Juli. — Agnes, Andreasen, ankom til Littlehampton 21. Juli. — Laura, Petersen, ankom til Dunkerque 22. Juli. — Boline Marie, Hansen, ank. til Boulogne s. M. 23. Juli. — Elise, Andreasen, ankom til Dundee 23. Juli.

Ærø. Carl Emil, Rasmussen, ank. 17. Juli til Aalborg. — Ægir, Rasmussen, ankom 17. Juli til Middlesborough. — Caroline, Madsen, ank. 17. Juli til Kjøbenhavn. — Hjemmet, Rasmussen, ank. 15. Juli til Kjøbenhavn. — Aerial, Andersen, ankom 18. Juli til Charlestown. — Johanne, Østermann, er ankommen til Sandy Island (Labrador). — Hans, Boye, ank. 17. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sundsvall til Ipswich. — Caroline, Albertsen, ankom 16. Juli til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ankom 18.

Juli til Kjøbenhavn. — Niels, Jensen, ankom 19. Juli til Hestekoen. — Familien, Caspersen, ankom 18. Juli til Geestemünde. — Forældres Minde, Christensen, ankom 18. Juli til St. Valery sur Sonne. — Agnes, Christensen, ankom 19. Juli til Scarborough. — Dannebrog, Folmer, ankom 19. Juli til Masned Sund. — Norma, Albertsen, ank. 20. Juli til Falmouth. — Eos, Christensen, ankom 20. Juli til Littlehampton. — Valkyrien, Friis, passerede 16. Juli Dover for østg. — Haabet, Albertsen, ankom 18. Juli til Kjøbenhavn. — De 8. Søsken, Boye, afgik 20. Juli fra Kjøbenhavn til Søvisborg. — Marie, Friis, afgik 20. Juli fra Kjøbenhavn til Limhamn. — Malfridur, Hansen, ank. 23. Juli til Frihavnen. — Anne, Jørgensen, afgik 19. Juli fra Kjøbenhavn til Faxø. — De 6 Brødre, Johansen, ank. 19. Juli til Kjøbenhavn. — Argus passerede 16. Juli St. Abbs Head for nordg. — Ceres, Bager, ankom 19. Juli til Archangel. — Kiana, Christensen, ankom 20. Juli til Richibouto. — Henry, Bager, ankom 21. Juli til Uieåborg. — Cathinka, Olsen, ank. 21. Juli til Oscarshamn. — August, Petersen, ankom 20. Juli til Archangel. — Gertrud, Jørgensen, ankom 21. Juli til London. — Uffo, Grube, ank. 21. Juli til West Wemyss. — Karen, Bager, ankom 20. Juli til Ærøskjøbing. — Fortuna, Schmidt, ankom 20. Juli til Kjøbenhavn. — Ingolf, Nymann, afgik 20. Juli fra Hamburg til Maracaibo. — Skirner, Rasmussen, ank. 22. Juli til Reden i Port Louis. — Haabet pass. 16. Juli Dover. — Smart, Christensen, sejlklar 21. Juli i Halmstad, bestemt til Sundswall. — Freden, Boye, ankom 22. Juli til West Hartlepool. — Albert, Fabricius, ankom 23. Juli til Aberdeen. — Gloria, Fabricius, ank. 23. Juli til Gøteborg. — Margrethe, Petersen, ankom 21. Juli til Kjøbenhavn. — Emanuel, Bager, ankom 21. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Søderhamn til Bridgeport. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 23. Juli til Littlehampton. — Haabet, Christensen, ankom 23. Juli til Concarneau. — Ydun, Christensen, ankom 23. Juli til Aberdeen. — Cecilie, Rasmussen, afgik 21. Juli fra Kjøbenhavn til Svendborg. — Anna Dorthea, Rasmussen, afgik 21. Juli fra Kjøbenhavn til Odense. — Caroline, Albertsen, afgik 21. Juli fra Kjøbenhavn til Greifswald. — J. Koføed, Andersen, afsejlede 24. Juli fra Helsingfors til Courseulles. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 24. Juli til Dunkirk. — Skirner, Thomsen, ank. 23. Juli til Kjøbenhavn. — Enigheden, Hansen, ankom 23. Juli til Kjøbenhavn. — Fortuna, Schmidt, ank. 23. Juli til Frihavnen. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 23. Juli til Kjøbenhavn. — Salus, Bager, ankom 23. Juli til Gefø. — Thekla, Fabricius, ankom 24. Juli til Shorehamn. — Advance, Rasmussen, ankom 24. Juli til Pillau. — Nielsine, Christensen, ankom 24. Juli til Svaneke. — Genius, Bastrup, ankom 25. Juli til Kramfors. — Venus, Jensen, ankom 25. Juli til St. Johns. — Gerda, Vilhelmsen, ankom 25. Juli til Fogo.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Sletterhage S. Ved Opmaaling i 1904 er paa det mellem Sletterhage og Mejlfak liggende Flak fundet en lille Stenpulle med 24 Fod, der falder jævnt af til 5 Fv. Den ligger 2,200 Alen S. 6½° V. fra Sletterhage Fyrtaarn.

Island N. Thistilfjærd N. Ved Opmaaling i 1904 er N. for Gunnólfsvikrfjall fundet en Banke, som med Dybder af 50 à 60 Fv. strækker sig c. 12 Kml. i N. og S. og 3 Kml. i Ø. og V. Midtpunktet af Banken ligger paa 66° 48' N. Br. 15° 2' V. Lgd. Bundarten er Sand og Sten. Fra 60 Fv. Grænsen tiltager Dybden paa Ø.- og V.-Siden hurtig til over 100 Fv. Den mindste Dybde, 48 Fv., findes paa en lille Plade af et Par Kbl. Udstrækning paa den S.-lige Del af Banken, 34 Kml. N. for Gunnólfsvikrfjall i Mærket: „Nordre-Hágangr fri V. for Gunnólfsvikrfjall V.-lige Affald“ og fra Óttarshnukur i NØ. t. N. 66° 43', N. Br. 15° 3', V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Fyrskibet „Falsterbore“ N. i Følge Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö er Vraget af den 1¼ Kml. N. t. V. for Fyrskibet „Falsterbore“ sunkne Galease uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 28½ Fod. Afmærkningen er inddragen.

Gotland. Fårösund og Slite. Søminerne i Fårösund S.-lige Indløb og ved Slite er inddraget.

Södra Kvarken. Understen. Fra 20de Juli—10de August 1904 gives Taagesignal ved Understen Fyr med Haandkrafts Taagehorn.

Tyskland. Windau. Ved Windau findes nu følgende Fyr: Fyret paa Yderenden af den ny N.-Mole lyser over Enden af N.-Molen og Indløbet til Yderhavnen. Fyret paa den indre (gamle) N.-Mole lyser fra N. 45° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 30° V. Flammens Højde: 36 Fod. Fyret paa Yderenden af den ny S.-Mole lyser over Enden af S.-Molen og Indløbet til Yderhavnen. Paa den gamle S.-Moles Yderende brænder et blaagrønt, fast Fyr, der lyser fra N. 35° V. gennem N., Ø. og S. til S. 45° V. Flammens Højde: 36 Fod. Fyret paa Inderenden af den gamle S.-Mole er uforandret. Med haardt Vejr kan de fire førstnævnte Fyr undertiden ikke tændes. I Kanalen er den mindste Dybde 19 Fod; den er afmærket med Stager, røde paa N.-Siden, hvide paa S.-Siden.

Den røde Klokketønde paa Windau Red er inddraget.

Königsberger Rinne. De 25 røde Spirtønder ved Styrbords Side af Königsberger Rinne er ikke mere mærket med Bogstaver.

Frisches Haff. Kahlholzer Haken. Tønden „Kahlholzer Haken W.“ er flyttet 7 Kbl. NNV. hen for bedre at afmærke Spidsen af Grunden. 54° 34' 40" N. Br. 19° 57' 55" Ø. Lgd.

Frische Nehrung. Paa Frische Nehrung er i Nærheden af Strauch Bucht opført en meget kendelig Baake. 54° 30' 25" N. Br. 19° 44' 25" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Paa Grund af den i 1903 Ø. for Leistenskjærene fundne Bo, og da Grunden ved Leistenskjærene strækker sig længere ud mod N., end angivet i Kortene, skal man under Indsejlingen holde sig vel inde i Mogerøtangen Fyrlampes Lys, indtil Leistenskjærene er passeret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Alterodden. Alterodden Fyrlampe er atter tændt. Den lyser fra S. 13° V. klos til Ø.-Kant af Lille Præsteskjær, gennem S. til S. 21° Ø., fri V. om Valnesodden, samt ind mod Havnen.

Tyskland. Elben. Midt i August 1904 afholdes Sæminævelser i Unterebbe i den V.-lige Halvdel af Hovedfarvandet mellem Tønde 13 og 14. Midt for Pladsen ligger en Pram, der viser to Kegler med Spidserne fra hinanden og om Natten to grønne Lanterner vandret for hinanden. Desuden ligger flere Partøjer ved Pladsen. Det er forbudt at gaa mellem Prammen og Land.

Paa Grund af Farvandets Forandring i Elben er sort Spidstønde Nr. 9 flyttet til 53° 35', N. Br. 9° 37', Ø. Lgd., og sort Spidstønde Nr. 9/10 til 53° 34', N. Br. 9° 38', Ø. Lgd.

Weser. I Weser er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes:

Weser Farvand. Sort Tønde Nr. 8 i 29 Fod Vand. 53° 45' 43" N. Br. 8° 13' 10" Ø. Lgd.

Dwarsgat. Sort Tønde Nr. 13 i 36 Fod Vand. 53° 44' 7" N. Br. 8° 20' 42" Ø. Lgd., og sort Tønde Nr. 14 i 35 Fod Vand. 53° 43' 59" N. Br. 8° 21' 37" Ø. Lgd.

Wurster Farvand. Rød Spirtønde U i 25 Fod Vand. 53° 40' 30" N. Br. 8° 25' 17" Ø. Lgd., sort Tønde Nr. 17 i 29 Fod Vand, 53° 42' 11" N. Br. 8° 24' 50" Ø. Lgd., sort Tønde Nr. 18 i 21 Fod Vand, 53° 41' 13" N. Br. 8° 25' 27" Ø. Lgd., og sort Tønde Nr. 19 i 17 Fod Vand. 53° 40' 17" N. Br. 8° 26' 3" Ø. Lgd. Lysvinklerne i Solthørens faste Fyr er derfor forandret; det viser nu rødt Lys fra S. 44° V. til S. 60° V., hvidt Lys fra S. 60° V. til S. 33° V. og rødt Lys fra S. 83° V. gennem V. til N. 87° V.

Neden for Brinkamahof II. Rød Spirtønde X i 21 Fod Vand. 53° 37' 27" N. Br. 8° 28' 47" Ø. Lgd. Rød Spirtønde Y i 17 Fod Vand. 53° 36' 37" N. Br. 8° 29' 48" Ø. Lgd. Sort Tønde Nr. 23 i 17 Fod Vand. 53° 36' 44" N. Br. 8° 30' 17" Ø. Lgd.

I Bifarvandet Ø. for Langlütjen Sand. Sort Tønde Nr. 7 i 19 Fod Vand. 53° 36' 22" N. Br. 8° 29' 18" Ø. Lgd.

I Fedderwarden øvre Farvand. Rød Stumtønde FB i 17 Fod Vand. 53° 40' 18" N. Br. 8° 22' 4" Ø. Lgd. Rød Stumtønde FC i 17 Fod Vand. 53° 39' 29" N. Br. 8° 22'

58" Ø. Lgd. Sort Spidstønde F 1 i 13 Fod Vand. 53° 40' 28" N. Br. 8° 21' 2" Ø. Lgd. Sort Spidstønde F 2 i 14 Fod Vand. 53° 40' 21" N. Br. 8° 22' 10" Ø. Lgd. Sort Spidstønde F 3 i 9 Fod Vand. 53° 39' 27" N. Br. 8° 23' 2" Ø. Lgd.

Jade. En stenlastet Tjalk, „De Hoop“, er sunket i 8 Fv. Vand 3 Kbl VNV. fra Tønde Nr. 17 i Jade. En Mast er over Vandet. V. fra Vraget ligger en Vragtønde med V-lig Topbetegnelse. 53° 36' 45" N. Br. 8° 10' 16" Ø. Lgd.

Norderney. Schluhter. I Schluchter er der nu kun 7½ Fod Vand. Ledefyrerne er slukket indtil videre.

Holland. Zeegat van Terschelling. Noordoostgat. Der har dannet sig et nyt Noordoostgat med 13 Fod Vand. Løbet er afmærket.

Nærmere Meddelelse senere.

Zeegat Hoek van Holland. I Munningen af Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er Dybden nu 27½ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstands-Signalerne.

Hollandsch Diep. Numansdorp. Paa Grund af Havnearbejderne ved Numansdorp er det grønne, faste Fyr flyttet og staar nu paa den Ø-lige Havnemole, 20 Alen inden for Lavvands-Mærket paa Molehovedet. Flammens Højde: 21 Fod. 51° 43' N. Br. 4° 25' Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Vlije van de Noordplaten. I Vlije van de Noordplaten er den mindste Dybde nu 10 Fod.

Krammer. I Krammer er Stumptønde Nr. 8 flyttet og ligger nu i 38 Fod Vand. 51° 40' 17" N. Br. 4° 11' 12" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Vraget af Sejlskibet, som laa sunket 5¼ Kml. N. 64° Ø. fra Fyrskibet „Royal Sovereign“, er ikke mere farligt for Skibsfarten. 50° 45' N. Br. 0° 35' Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Pollock Rip Slue. Vraget af den i Indløbet til Pollock Rip Slue sunkne Skonnert „Levi Hart“ er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Rhode Island. Naragansett Bay. Dyers Island. En rød Spirtønde Nr. 12½ er i 20 Fod Vand udlagt ved Spidsen af Grunden ud for Dyers Island N.-Pynt, fra Prudence Island Fyr i S. 11° Ø. og fra Coggeshal Point i S. 65° V.

Connecticut. Long Island Sound. Fyrskibet „Cornfield Point“ Nr. 48 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16. Fyr og Taagesignal er uforandret.

New York. Stepping Stones. Vandstandsmærket paa Fundamentet til Stepping Stones Fyr er nu en 21 Fod lang, 2 Fod bred, hvid Stribe, c. 7 Fod over Middel-Højvande paa Fundamentets SSV.-Side.

New Jersey. Newark Bay. Centerville. Centerville røde Tønde Nr. 2, ved Ø.-Siden af Løbet til Newark Bay, er ombyttet med en rød Klokketønde.

Salem Creek. Ved Indløbet til Salem Creek er atter tændt et rødt, fast Fyr paa den tidligere Plads. Flammens Højde: 20 Fod. Det midlertidige Fyr er slukket.

Delaware River. Reedy Island Channel. En rød Spidstønde, Reedy Island Channel North Entrance Tønde, er i 9 Fod Vand udlagt ved N.-Enden af Reedy Island Shoal, fra Finns Point forreste Ledefyr i S. 22° V. og fra Salem Creek Fyr i S. 60° V.

Delaware Bay. I Indløbet til Delaware Bay er udlagt en hvid Spidstønde, fra Cape May Fyr i S. 39° V. og fra Brandywine Shoal Fyr i S. 13° Ø., og en anden hvid Spidstønde, fra Cape May Fyr i S. 48° V. og Brandywine Shoal Fyr i S. 9° Ø. Tønderne ligger ude fra omtrent 1ste April til 1ste November hvert Aar.

Delaware. Delaware Inner Breakwater. Paa Delaware Inner Breakwater er rejst 12 Fod høje Pæle som Formærker, der angiver hver Grad fra 5° V. til 20° Ø. af en N.- og S.-Linje. S.-mærket har en Trekant og hver 5° en rund Skive, mærket 5, 10, 15 og 20 paa Toppen. Bagmærket er den Ø.-ligste af to høje Skorstene, 1¼ Kml. NØ. for Byen Lewes. Den er kendelig paa et 12 Fod bredt, hvidt Bælte tæt ved Toppen. Mærkerne paa benyttes til Deviations-Undersøgelse, fra National Quarantine Ankerplads. Retningerne er retvisende. Den 15de August 1903 var Misvisningen paa Ankerpladsen 6° 0' V., den tiltager aarlig 3'.

Den sorte Spidstønde, der laa som Mærketønde ved Fyrskibet „Overfalls“ er inddragen.

Chesapeake Bay. Maryland. Turkey Point. Ved Turkey Point er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

En sort og hvid lodret stribet Spirtønde, Sandy Point Mid-Channel Tønde, er i 15 Fod Vand udlagt fra Turkey Point Fyr i S. 80° V. og fra Grove Point i N. 6° Ø.

Locust Point Flats Spirtønde Nr. 1 er flyttet ¼ Kml. NV.

hen og ligger fra Carpenters Point i S. 35° V. og fra Turkey Point Fyr i N. 58° V.

En Spirtønde Nr. 2, Ponds Point Bar Tønde, er i 16 Fod Vand udlagt fra Grove Point i S. 75° Ø. og fra Turners Point i N. 28° V.

En Spirtønde Nr. 1, Ordinary Point Tønde, er i 18 Fod Vand udlagt fra Shrewsbury Neck i S. 73° V. og fra Turners Point i N. 29° Ø.

En Spirtønde Nr. 4, Whitkers Point Tønde, er i 15 Fod Vand udlagt fra Island Point i N. 78° V. og fra Turners Point i N. 50° Ø.

En Spirtønde Nr. 6, Marsh Point Tønde, er i 13 Fod Vand udlagt fra Old Field Point i N. 66° V. og fra Island Point i Ø.

En Spirtønde Nr. 3, Town Point Tønde, er i 12 Fod Vand udlagt fra Daves Point i N. 64° Ø. og fra Halls Point i S. 75° Ø.

North Carolina. Fyrskibet „Frying Pan Shoals“ Nr. 1 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 29 inddraget.

South Carolina. Charleston Harbor. Den røde Spidstønde Nr. 6 ved Main Ship Channel N.-Side er flyttet ¼ Kbl. NØ. hen i 17 Fod Vand, fra Charleston Fyr i N. 51° Ø. og fra South Channel forreste Ledefyr i S. 44° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Tampico. Cape Jerez. Paa Cape Jerez er nu tændt et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink. Flammens Højde: 71 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Hvidt, cylindrisk, 69 Fod højt Taarn ved en hvid Beboelsesbygning med rødt Tag. 22° 53' N. Br. 97° 45' V. Lgd.

Det midlertidige Fyr med Formærkelser er slukket.

Porto Rico. Guanica Harbor. Den røde Spidstønde Nr. 2, La Laja Shoal Tønde, er flyttet V. hen i 29 Fod Vand, fra Guanica Fyr i S. 23° V. og fra Point Brea højre Kant i N. 57° Ø. Holdt overet med Guanica Fyr i N. 23° Ø. leder den fri af Grunden ud for Point Brea.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I April 1904 kunde Skibe med et Dybgaende af 11 Fod i 23 Dage og i Maj i 20 Dage passere Barren ved Rio Grande do Sul.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Det N.-lige Indløb til Livorno Forhavn er atter aabent, efter at Uddybningsarbejderne er endt.

Sicilien S.-Kyst. Capo Scalambri N. Scoglitti. Fyret ved Scoglitti er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser Et-Blink, Blink 5 S., Mørke 5 S. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det lyser fra S. 19° Ø. gennem S. og V. til N. 30° V. Graa Fyrpæl paa en hvid Bygning. 36° 53' 30" N. Br. 14° 25' 45" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Catene. Pynt Opatove (Puhovo). Paa Pynt Opatovo, om Styrbord ved det S.-lige Indløb til Catene, er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Fyrpæl. 42° 27' 23" N. Br. 18° 40' 50" Ø. Lgd.

Rusland. Sorte Hav. Perekop Bugt. Karkinitzkajo Bugt. En stenlastet Lægter er sunken 3 Kml. Ø. for Djarildatch Fyr og i N. 6° V. fra Kuln Murun Baake. Vraget er afmærket med en sort og hvid tærnet Spirtønde med Ballon. 46° 0' N. Br. 33° 8' Ø. Lgd.

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

Birma. Bassein River. Baroni Rock. Omtrent den 1ste Oktober 1904 udlægges en sort og hvid vandret stribet Kugletønde, mærket „Baroni Rock“, 3 Kbl. N. for Klippen, 1 Kml. N. 20° Ø. fra Diamond Island Flagstang. 15° 52' N. Br. 94° 17' Ø. Lgd.

Samtidig inddrages Midtfarvands-Tønden 1, Kml. NØ. for Flagstangen.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra S.-Kyst. Vlakke Hoek. Vlakke Hoek hvide Blinkfyr er atter i Orden og det midlertidige hvide, faste Fyr slukket. 5° 55' S. Br. 104° 33' Ø. Lgd.

Sumatra V.-Kyst. Kroë. Kroë hvide Fyr med Formærkelser er nu tændt. 5° 11' S. Br. 103° 56' Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Banka Stræde. I Banka Stræde er de to Lystønder, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., nu udlagt henholdsvis paa 2° 22' S. Br. 105° 36' Ø. Lgd., og 3° 1' S. Br. 106° 18' Ø. Lgd.

Muntok Red. Vraget, der laa sunket paa Muntok Red, er borttaget. 2° 4' 45" S. Br. 105° 9' 45" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. Juli 1904. — „Norges“ Forlis. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøb, Salg og Nybygning



af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumpedampere, Transportpramme og Lægtarfartøjer, sødygtige og af enhver Størrelse, altid disponible. Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerifartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Prøv engang

ufortoldet
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac *.
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira.
3 " rød Portvin,
anbefales til d'Her. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3263.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Skib til Salg.

En Galease, der laster 1,000 Cnt. d. w., beliggende i Fjellebroens Havn, er paa Grund af Ejerens Død billig til Salg ved Henvendelse til Skibsbygger Hoffmann, Ulbølle Mark pr. V. Skjærninge.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige fæste Præmier. Agenturer i de fleste Proviensbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Juli 1904.

Dampskibe Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		74	74 ³ / ₄
Danmark		71 ¹ / ₂	72 ¹ / ₂
Norden		88	89
Kjøbenhavn		68	68 ¹ / ₂
Carl		72 ¹ / ₄	73
Dannebrog		77	78
Skjold		52 ¹ / ₂	52 ³ / ₄
Urania	15	15	15 ¹ / ₄
Union		79	80
Dampsk. af 1896		80	81 ³ / ₄
Østasiatiske	87 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
Østersøen		85 ¹ / ₂	88
Nordsøen		20	30
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		60	100
Cimbria		—	—
Gorm		94	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	64
Inga		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		83 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		86 ³ / ₄	88
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 — ..		94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 — ..		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		144	145
Privatbank	115 ¹ / ₂ — ³ / ₄	115 ¹ / ₂	115 ³ / ₄
Landmandsbank		121	121 ¹ / ₂
Handelsbank		124 ³ / ₄	125
Grundejerbank	111	111	111 ¹ / ₄
Burm. & Wain		98 ³ / ₄	98 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	153 ¹ / ₂ — ³ / ₄ — 154	153 ³ / ₄	154
Ryggeri Aktier		123 ¹ / ₂	128 ³ / ₄

Vekselkurser d. 27. Juli 1904.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.70	—

Notering paa Berlins Bers d. 26. Juli 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	91.90
3 ³ / ₁₀ ⁰ / ₁₀₀ — Boden Kredit	88.40
5% Mexikanske 1899	101.50
5% Rumænske Stats	99.30
4% — — 1890	87.60

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

„Foren. Dampskibs.“ 46,000, „Norden“ 4,000, „Skjold“ 10,000, „Østasiatisk Komp.“ 30,000, „Danmark“ 16,000, „Urania“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Dannebrog“ 16,000, „Dampskibs. af 1896“ 26,000.

Møller & Rée.
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, evede Kedelsmede og Maskinarbejdere have altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM**
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

H. HARLOFF'S

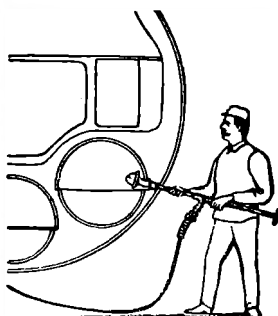
RØRFEJEAPPARATER

Eneforhandler for Danmark:

H. KIRSCHNER & COHN

Toldbodvej 22.

*Disse Fejeapparater overgaar
alle andre i Handelen værende*



Eksempelvis kan anføres:
Forbindelsesstykket for Dampledningen er af
Metal.
Apparatet har Sikkerheds-Endestykker.
Fejehovedet er uopslideligt (og er ofte benyttet
som Erstatning for Fejehovedet paa andre
Apparater).

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

**THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).**

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. August 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibeklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhryringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

De danske Conservesfabriker.

J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Konserves
og Skibsproviant.

Bedst &
billigst

Condenseret Mælk
fra **ANGLO SWISS CONDENSED MILK Co.**
anerkendt bedste Fabrikat

Sukret

English Export

Swiss Milk

Usukret

Ideal-Milk Superb Milk

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co.,** København

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen,** Kaptajn i Marinen.

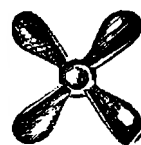
Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens** nautiske Etablissement.

I Kommission hos **Tillges** Boghandel.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

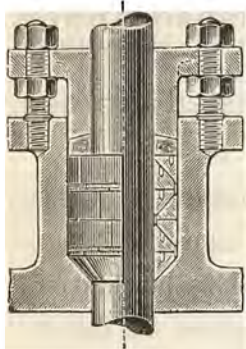
Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

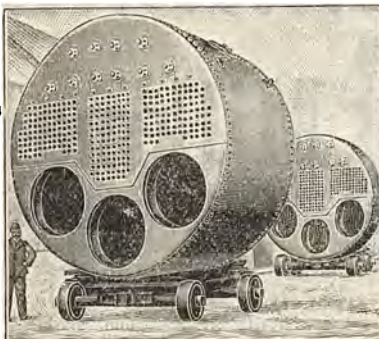
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Schömer & Jensen

TÖNNING a. Eider

Skibsværft, Maskinfabrik og Jærnstøberi.

Nybygning
og
Reparation
af alle Slags
Skibe
Sø-, Fragt-,
og
Passager-
dampere
o. s. v.
indtil 115
M. Længde



Kedel-
Smedie
med hydraulisk
Nitteindretning
for
Skibs-
og
Land-
Kedler
indtil de
største
Dimensioner.

LANDMANDSBANKEN

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

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Ciseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

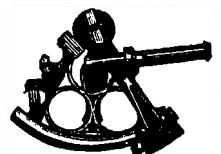
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 4. August 1904.

I Spørgsmaalet om den permanente Voldgiftskommission til Fastsættelse af Bjærgeløn er der i „Neue Hamburgische Börsen-Halle“ fremkommet et Indlæg fra Kommandør N. Jacobsen. Netop fordi det hidrører fra en anset Assurandør, altsaa fra den Kreds, der efter Hamburgerbladets Mening skulde blive saa uretfærdigt behandlet af Voldgiftskommissionen, forekommer dette Indlæg os at have Krav paa særlig Interesse, og vi skal derfor i det følgende gengive det væsentligste af dettes Indhold.

Den permanente Voldgiftskommission blev stiftet for omtrent 15 Aar siden ved en Overenskomst mellem de kjøbenhavnske Assurandører og Svitzers Bjærgnings-Entreprise. Oprindeligt var den kun bestemt til at fastsætte Bjærgeløn for Skibe, som var forsikrede i Kjøbenhavn, men det varede dog ikke længe, førend Kommissionens heldige Virksomhed foranledigede fremmede Assurandører til ligeledes at benytte den og foretrække dens Afgørelse frem for mere vidtløftig Rettergang, saaledes at det efterhaanden blev Sædvane i Svitzers Bjærgningskontrakter med fremmede Skibe med Assurandørernes Samtykke at optage en Bestemmelse, hvorefter Bjærgelønnens Størrelse skulde fastsættes af den permanente Voldgiftskommission. Denne har i de forløbne Aar haft 500 Bjærgningssager til Afgørelse, og deraf 30 Sager alene i den første Halvdel af dette Aar.

Disse Tal beviser tilstrækkeligt, at Kommissionen nyder almindelig Tillid, og dette finder sin naturlige Forklaring i Kommissionens Sammensætning samt i den Maade, hvorpaa den arbejder.

Den bestaar af en Repræsentant for Svitzer og en Repræsentant for de kjøbenhavnske Assurandører og har til Formand en anset Skibsreder, som er Medlem af Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse og tillige Formand for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Naar et Bjærgningsanliggende foreligger til Afgørelse, har enhver, der er interesseret deri, Ret til mundtlig eller skriftlig at sige alt, hvad der efter hans Formening kan komme i Betragtning ved Sagens Afgørelse, og disse Indlæg i Forbindelse med den af Besætningen fra det bjærgede Skib aflagte Søforklaring, Bjærgningsrapporten og de Oplysninger, der er bragt til Veje angaaende de Værdier, Sagen drejer sig om etc., danner Grundlaget for den Kendelse, som bliver afgivet.

Det ligger dog i Sagens Natur, at en Kendelse umuligt kan tilfredsstille alle, naar der er Tale om Bjærgeløn. Det fastsatte Beløb bliver imidlertid hyppigt et Kompromis mellem de indenfor Kommissionen afvigende Anskuelse, og i Almindelighed kan det vel nok siges, at Bjærgerne anser Beløbet for at være for ringe, medens den Betalende anser dette for at være for højt; det sidste vil navnlig da være Tilfældet, naar Bjærgningsarbejdet har været begunstiget af Vejrforholdene, og er bleven udført under saadanne Forhold, at de med Bjærgningen forbundne Vanskeligheder og Farer har været ringere, end det fra først af blev antaget.

I saa Henseende er Assurandørerne ikke anderledes end andre Mennesker, og de kjøbenhavnske Assurandører har ikke altid følt sig fuldt ud tilfredsstillede af alle de af Voldgiftskommissionen lige overfor dem fastsatte Kendelser, og det kan heller ikke ventes, at de frem-

mede Assurandører altid vil blive tilfredse. Men der er ikke Skygge af Grund til at betvivle den samvittighedsfulde Omsorg, hvormed Kommissionen overvejer alle Momenter, som spiller en Rolle ved Bjærgningen, eller den Upartiskhed, hvormed den skiller sig fra sin van-skelige Opgave.

For saa vidt man havde ventet, at disse rolige og absolut objektive Oplysninger om Voldgiftskommissionens Tilblivelse, Sammensætning og Virkemaade skulde, i Forbindelse med hvad der iøvrigt er fremsørt i denne Sag, have forandret det tyske Handels- og Søfartsblads Bedømmelse af den nævnte Voldgiftsdomstol, har man imidlertid taget fejl, thi dette mener vedblivende, at de ved Kendelserne fastsatte Beløb og da navnlig den Bjærgeløn, der tilkendtes Svitzers Bjærgningsentreprise i Sagen angaaende den græske Dampers „Maria“, er uforholdsmæssig store, om end Bladet nu anslaaer en Tone, der efter vore Begreber ligger adskilligt nærmere ved, hvad man paa Forhaand vilde have ventet ved et Angreb paa de Kendelser, der fældes af en anset og almindelig anerkendt Voldgiftskommission.

Naar saaledes enhver Tale om bevidst Partiskhed hos Voldgiftskommissionen saa vel som Mistæneliggørelsen af baade dennes og Sø- og Handelsrettens Retfærdighedsfølelse falder bort, da bliver kun dette Spørgsmaal tilbage: „Maa de ved Voldgiftskommissionens Kendelser fastsatte Beløb anses for gennemgaaende at være for høje, eller maa de det ikke?“ Men ved Besvarelsen af dette Spørgsmaal kan det iøvrigt ansete Blad ikke i den Grad tiltage sig Eneret paa al Sagkundskab, at det ikke skulde kunne tillade andre at have en Mening, der er afvigende fra Bladets egen.

Efter at ovenstaaende var skrevet, har vi haft Lejlighed til at se, hvad Assurandørernes eget Blad, den skandinaviske Forsikringstidende „Assurandøren“, skriver om „Neue Hamburgische Börsen-Halles“ Angreb paa Voldgiftskommissionen og specielt om Bjærgelønnen for S/S. „Maria“.

„Som man ser, skriver „Assurandøren“, er det et i Formen særdeles skarpt Angreb, der rettes mod den kjøbenhavnske Voldgiftskommission, men reelt forekommer det os at være noget svagt begrundet. Hele Bevismaterialet indskrænker sig til et enkelt Tilfælde, hvor Bjærgelønnen ganske vist forekommer høj — 120,000 Kr. er jo et ganske godt Salær for 16 Timers Arbejde —, men naar der tages i Betragtning, at det paagældende Skib med Ladning var 600,000 Kr. værd, og at Skibet var strandet paa et saa farligt Sted som Horns Rev, hvorfra det næppe tidligere er lykkedes at faa et Skib taget af Grunden, og at Skibet tilmed var læk, saa at det maatte sættes paa Grund igen, efter at det var bragt flot, synes 20 pCt. af Skibets Værdi dog ikke at være noget exorbitant Vederlag for at bringe Skib og Ladning i Havn.

Det forekommer os, at en i Formen saa skarp Kritik burde være underbygget med et bedre og fyldigere Materiale. Insinuationer er Artiklen ganske vist rig paa, men Insinuationer er ikke det samme som Beviser, og Redaktionen af „Neue Hamburgische Börsen-Halle“ bør fremtidig, ogsaa for sin egen Skyld, vise lidt større Forsigtighed overfor de Krøniker, som dens herværende Korrespondent finder passende at bringe til Torvs.“

Spørgsmaalet om Forholdene paa Kjøbenhavns Inderred eller Yderhavnen, som den nu kaldes, synes at give Anledning til nogen Misfornøjelse, saaledes har i disse Dage Formanden for den bornholmske Kreds af Sejlskibsrederiforeningens Afdeling for mindre Skibe efter Opfordring fra forskellige Sider henvendt sig til os for at paatale, at de smaa Handelsfartøjer stadig trænges længere og længere tilbage for at give Plads for Lystfartøjerne.

Disse sidste raader foruden over Lystbaadehavnen tillige over hele Vestsiden regnet fra Karantænestationen og Nord efter med Undtagelse af den nordligste Del oppe ved Indløbet til Frihavnen, og paa hele denne Strækning tillades det ikke Handelsfartøjer at gaa til Ankers. Det er imidlertid utvivlsomt i alle Parter Interesse, at Havnevæsenet modsætter sig, at Handelskibe ankrer op mellem Lystfartøjerne; thi selv en tilsynelade ringe Beskadigelse af et saadant vil altid medføre store Udgifter, og det er ikke tænkeligt, at slige Beskadigelser vil kunne undgaa, naar Pladsen er ringe i Forhold til Fartøjernes Antal. Tilbage bliver Spørgsmaalet om, hvorvidt Havnevæsenets Fordeling af Pladsen mellem Parterne er retfærdig eller ikke.

Tidligere havde Handelsskibene, saa vidt vi véd, Fortrinsretten til hele Strækningen Nord for Pramrenden, og denne Ordning forekommer os at være en heldig Løsning, men i de senere Aar er Antallet af Lystfartøjer, der er hjemmehørende her i Kjøbenhavn, steget meget betydeligt, og Havnevæsenet har da, som Kendsgerningerne viser, ikke vidst anden Udvej end at udvide Ankerpladsen og derved trænge Handelsskibene længere mod Nord, hvorved disses Forbindelse med Land besværliggøres, om end Forholdene med Hensyn til Karantænevæsen og Bugsering er ganske de samme. Naturligvis maa vel en Havn, der ikke udtrykkelig angives som Havn for Lystfartøjer eller Krigshavn, først og fremmest være til Brug for Handelsskibe, men saa længe der ikke ligefrem er fastsat Bestemmelser i den Retning, kan man dog paa den anden Side heller ikke bortvise Lystfartøjer, navnlig da disse, der maa betale for deres Fortøjninger, kun er udlagt en meget begrænset Del af Aaret.

Maa det saaledes anses som givet, at en Tilladelse for alle Fartøjer til at ankre op imellem hverandre ikke vilde føre til mere ønskelige Forhold end de nuværende, da forekommer der os endnu kun at være den Mulighed, at Lystfartøjerne drages sammen paa et mindre Omraade, og i alt Fald for de Fartøjers Vedkommende, der ligger fortøjede Nord for Lystbaadehavnen, maa dette vistnok kunne lade sig gøre.

Angaaende Dampskibsforbindelsen mellem Sverrig og transatlantiske Lande skrives til „Hamb. Børsenh.“ fra Stockholm:

Den Handels- og Søfartskommission, som beskæftiger sig med Skibsforhold og Spørgsmaal angaaende den indenlandske Handel, forelagde for fire Aar siden et Forslag, som angik Forholdsregler til Fremme af Sverrigs direkte Handel med oversøiske Lande, og som rejste Spørgsmaalet om Statsunderstøttelse til regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem svenske og transatlantiske Lande.

Nu har Handelskollegiet efter Regeringens Opfordring afgivet en Erklæring, der gaar ud paa, at saadanne Forbindelser vel kunde udvide den svenske Eksport, men at denne Udvikling ikke staar i rimeligt Forhold til de derved opstaaede Udgifter. Kollegiet mener derimod, at visse udenlandske Rederier, som har regelmæssig Fragtfart med transatlantiske Lande, vistnok vilde finde det fordelagtigt at anløbe svenske Havne, naar disse Rederier fik betydelige Lettelser i Skibsafgifterne. Dette kunde tjene som Overgangsstadium, indtil man blev klar over, om de svenske Rederier med Udsigt til Fortjeneste kunde overtage de transatlantiske Forbindelser. Under Hensyn til disse og andre Grunde foreslaar Handels-

kollegiet Regeringen foreløbig at lade Kommissionens Forslag være upaaagtede.

Man maa haabe, tilføjer det tyske Søfartsblad, at den svenske Regering vil følge denne Opfordring. De lidet tilfredsstillende Resultater, som det danske Rederi har naaet med den direkte transatlantiske Linje, viser tydeligt nok, at den direkte skandinaviske-transatlantiske Forretning ikke er stor nok til at have sin egen transatlantiske Skibsfart. Desuden vilde de skandinaviske Rederier, der er beskæftigede i Farten paa de store evropæiske Handelscentrer, lide derunder, da en Del Transport herved vilde gaa tabt for dem.

De fleste Navigerende vil vide Besked med, at man ikke ubetinget bør stole paa Fyrskibene og Sømærkerne i Det hvide Hav. Da de paa Grund af Isen altid bliver taget ind om Efteraaret og lagt ud igen om Foraaret, hænder det ofte, at den i Kort og Farvandsbeskrivelser angivne Plads ikke overholdes; at de f. Eks. lægges ud paa den forkerte Side af en Grund eller et Løb.

Et norsk Dampskib havde med et saadant Sømærke at gøre i Fjor Sommer. Det styrede op igennem et vanskeligt Farvand og rettede sig efter de udlagte Sømærker. Et af disse var imidlertid om Foraaret lagt ud paa den forkerte Side, og Følgen var, at Dampskibet løb paa Grund med stor Fart og fik betydelig Skade i Bunden.

Vedkommende Skibs Rederi har derfor for en Tid siden anlagt Sag mod den russiske Regering for at faa Erstatning for den Skade, der var foraarsaget ved det forkerte anbragte Mærke, og Rederiet skal have udmærkede Udsigter til at vinde Sagen og opnaa Erstatning. Det russiske Fyrvæsen har nemlig erkendt, at Sømærket var udlagt paa den forkerte Side og har rettet Fejlen.

En Dampskibsfører, der forleden med sin Baad ankom til Christiania fra Archangel, meddelte, at ogsaa Fyrskibet udenfor Archangel ikke skal være udlagt paa den i Kortet angivne Plads. Efter hans Beregninger skulde det ligge c. 8 Kml. fra sin Plads.

(Kysten).

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 25. Juli:

Guldbryllup paa Fanø. Der er Fest paa Fanø i Dag; Flag vajer ved Flag. Anledningen hertil er, at en af Sømandsstandens Veteraner, Skibsreder Christian Hans Nielsen og hans Hustru, Anna, f. Rødgaard, fejrer deres Guldbryllup.

Guldbrudgommen er født d. 3. December 1831, Bruden d. 22. Marts 1832; de er begge fødte her paa Øen.

Det almenagtede og afholdte Ægtepar har i en længere Aarrække været svagt af Helbred; men det har dog kunnet og kan endnu daglig færdes mellem deres talrige Slægt og store Vennekreds.

Brudeparret har 7 Børn, tre Sønner og fire Døtre. Af Sønnerne er to Dampskibsførere; den ene fører Skib fra England, den anden fra Esbjerg. En tredje Søn er Direktør for Esbjerg-Fanø Bank. Af Svigersønnerne er to Dampskibsførere, en tredje var Sejlskibsfører, medens den fjerde sejler som Maskinmester. Som det vil ses, er Traditionen fra Søen hovedsagelig bleven bevaret.

C. H. Nielsen har fra Barnsben af pløjet Søen og været en driftig og energisk Sømand. Som attenaarig var han med Linjeskibet „Kristian den Ottende“ i Slaget ved Eckernfærde. Heldigvis slap han bort fra Skibet, før dette sprang i Luften.

Efter Faderen, gamle H. H. Nielsen, blev han i Aaret 1855 Fører af den lille Skonnert „Karen Louise“. 1861

fik han Sk. „Fanny“ og 1865 Briggen „Christian“. — 1871 slog han sig paa Dampskibsfarten og blev efterhaanden Fører af S/S „Streatlam“ og „St. Hilda“ af West Hartlepool, hvor hans ældre Broder var Købmand og Skibsreder.

Det sidste Skib, N. førte, var det første Dampskib, der sejlede paa Esbjerg og hed derfor ogsaa „Esbjerg“; det ejedes af et Rederi her i Byen, men tilhører nu Det forenede Dampskibsselskab.

I Aaret 1874 sagde N. Farvel til Søen og gav sig derefter til at være Skibsreder. C. 16 Skibe har han været Reder for; men denne Virksomhed har han opgivet for nogle Aar siden.

Fra 1875 til 1894 var N. Bestyrer af Nordby Redningsvæsen, hvorfor han d. 11. November 1890 udnævntes til Dannebrogsmænd.

I Aarenes Løb har Nielsen været betroet mange Tillidsposter; han har saaledes været Medlem af Nordby Havneudvalg, af Styrelserne for Enkekassen, Fanø Skibsrederforening og Nordby Skibsforsikringsforening, lige som han endnu er Næstformand i Bankraadet for Esbjerg-Fanø Bank, samt Medlem af Bestyrelsen for Fanø Sparekasse og „Fanø Bombebøsse“, hvilken Stiftelse han har været med til at oprette, og i hvis Styrelse han har haft Sæde i 32 Aar.

Idet vi bringer Guldrudeparret vor hjerteligste Lykønskning i Anledning af dets Højtidsfest, ønsker vi det en lykkelig og tilfreds Alderdom.

I disse Dage er der i Kjøbenhavn dannet et nyt Dampskibsselskab. Selskabet, hvis Formaal er at drive Fragtfart paa Østersøen, har i Følge „Natt.“ købt en i Marstal hjemmehørende Damp „Gæa“, som laster c. 170 Tons Dødvægt. Damperen skal fremtidig føre samme Navn som Selskabet, nemlig „Heini“.

Det lader til, at Krigen har betydelig Indflydelse paa Losseomkostningerne i russiske Havne til Skade for Skibsfarten. Et Telegram fra St. Petersburg til London meddeler f. Eks., at det er vanskeligt at faa Kul og Arbejdskraft, at der derved opstaar lange Ophold, og at Arbejdslønnen er steget med 100 pCt.

Fremmede Skibes Retsstilling i britiske Farvande.

I Aaret 1846 udkom der i England en Lov, som den Dag i Dag har overmaade stor praktisk Betydning, og som efter Forslagsstilleren benævnes „Lord Campbell's Act“. Den Gang var det almindeligt i en Indledning til Loven at forklare, hvorfor den blev given, hvilket var særdeles hensigtsmæssigt, og vi faar saaledes at vide, „at der nu (nemlig i 1846) ikke er Adgang til ad retslig Vej at gøre noget Ansvar skældende mod den, der ved en ulovlig Handling, ved Skødesløshed eller ved egen Fejl har foraarsaget en andens Død, medens det mange Gange vil være rigtigt og hensigtsmæssigt, at den, der har forset sig i et saadant Tilfælde, skal være ansvarlig og betale Skadeserstatning for den Skade, der saaledes er foraarsaget af ham“. Loven giver derfor den Afdødes Ægtefælle, Forældre, Bedsteforældre, Børn og Børnebørn Adgang til at søge saadan Erstatning, hvad der naturligvis er betinget af, at de i større eller mindre Grad var økonomisk afhængige af den Afdøde, da der

jo ellers intet økonomisk Tab vilde være for dem. Selvfølgelig har denne Lov haft stor Betydning ogsaa for Udlændinge, for saa vidt de paa Grundlag af den har kunnet søge Erstatning ved engelsk Domstol for Tab af Forsørger. Derimod har Loven ikke hidtil haft nogen synderlig Betydning for udenlandske Redere, fordi disse ikke har kunnet sagsøges i England, idet der nemlig ikke er tillagt disse Fordringer nogen Panteret i Skibet (lien on the vessel). Beslaglæggelse af det fremmede Skib i engelsk Havn har derfor været en Umulighed. Har f. Eks. et dansk Skib ved egen Skyld oversejlet et engelsk Skib med den Følge, at Menneskeliv er gaaet tabt, har de Efterladte efter de omkomne engelske Mand-skaber ikke Adgang til at lægge Beslag paa det danske Skib i engelsk Havn. Kan de heller ikke i nogen fremmed Havn faa arresteret Skibet (eller maaske andet Skib, tilhørende samme Rederi), har de ingen anden Udvej end at sagsøge det danske Rederi for danske Domstole, og efter Dommen i den meget omtalte „Norge“ Affære mod afdøde Kaptajn Knudsen, vil de ingen Erstatning faa tilkendt hos Rederiet og hos Kaptajnen kun, saafremt han ved en strafbar Handling har foraarsaget deres Forsørgers Død. Var det derimod omvendt det engelske Skib, der ved egen Skyld havde oversejlet det danske Skib, saa at nogle af dettes Besætning var omkomne, vilde disses Efterladte have kunnet faa Erstatning tilkendt ved engelsk Domstol. Hvad der her er sagt om de Efterladtes Fordring for Tab af Forsørger, gælder paa samme Maade med Hensyn til Fordringer for Skade paa Person, der gøres gældende af den Skadelidte selv.

Som rimeligt kan være, har denne Tingenes Tilstand vakt adskillig Forargelse i England, og for at raade Bod derpaa er der nu af Sir Albert Rolit indbragt et Forslag i Parlamentet, sigtende til at give de engelske Domstole Adgang til at arrestere fremmede Skibe. Den første Paragraf i dette Lovforslag lyder som følger:

„Naar Skade paa Person efter denne Lovs Ikrafttræden foraarsages nogen, der er bosat i det forenede Kongerige ved Skødesløshed, udvist af en fremmed Reder eller af Officerer eller Mandskab i en fremmed Reders Tjeneste eller af hans Agent, eller formedelst Mangler ved det fremmede Skibs Inventar, Takkel eller Udrustning, saa skal den Skadelidte eller, i Tilfælde af hans Død de, som repræsenterer ham, have samme Ret til Erstatning og de samme Retsmidler mod den fremmede Reder, som han vilde have mod en britisk Reder, saa længe Skibet var i britisk Farvand“.

Forslagets § 3 giver vedkommende engelske Domstol Adgang til at arrestere det fremmede Skib, naar Dommeren har overbevist sig om, at der er foraarsaget saadan Skade, som omtales i Loven. I en senere Paragraf siges det udtrykkelig, at under dem, som „repræsenterer“ en afdød Arbejdsmand (hvormed ogsaa menes Sømand) indbefattes ogsaa de, der er berettigede til Erstatning i Anledning af hans Død.

Man er som bekendt i England meget ømfindtlig overfor den gunstigere Stilling, som udenlandske Redere i mange Henseender indtager i Sammenligning med britiske Redere. Bevægelsen for at sætte en Stopper for denne Ulighed er særlig stærk for Tiden og et af dens Udslag er det her kortelig refererede Forslag. Hvis det bliver vedtaget (og hvorfor skulde det ikke det), vilde det blive af stor Betydning for fremmede Redere, og naturligvis navnlig for de danske Redere, der efter hin Højesteretsdom i „Norge“ Sagen indtager den Særstilling, at de ikke kan gøres ansvarlige af de Omkomnes Efterladte hverken for engelsk eller dansk Domstol. Vedtagelsen af Sir Alberts Forslag vil gøre en brat Ende paa denne gunstige Position, og derfor har vi særlig her i Landet Grund til med Opmærksomhed at følge Forslagets videre Skæbne.

„Norges“ Forlis.

Den af det norske Søfartskontor udarbejdede Liste over Spørgsmaal, der af Kontoret ønskes besvarede gennem Søforhørene i „Norge“ Sagen, lyder saaledes:

1) Rettede de søkyndige Søretsmedlemmer i Kristianssand Spørgsmaal til Kaptajnen eller nogen af Officererne om, hvorvidt og eventuelt naar Kompasserne sidst var blevne offentlig kontrollerede, og om man om Bord senere havde Erfaring for, at de var rigtige eller i Overensstemmelse med den Deviation, hvormed man om Bord i „Norge“ navigerede?

2) Var Log og Lod Genstand for de søkyndige Søretsmedlemmers specielle Opmærksomhed?

3) Hvad foretog de søkyndige Søretsmedlemmer med Hensyn til Redningsapparaterne, før disse godkendtes? Blev Bøjer og Bælter specielt undersøgte? Blev Baadene med Udstyr specielt besigtede og hvorledes? Foretoges nogen Beregning eller Judgering over Baadens Rumindhold og Bæreevne?

4) Foretoges Baadmanøvre i Kristianssand; hvis ikke, kan det da opgives, om der nogensinde har været foretaget Baadmanøvre om Bord i dette Emigrantskib før Afgang fra Norge?

5) Dersom Baadmanøvre ikke foretoges i Kristianssand, forvissede de søkyndige Søretsmedlemmer sig da om, hvorvidt „Norges“ Officerer og Mandskab havde udført nogen saadan Manøvre før Skibets Afgang fra Kjøbenhavn?

6) Forvissede Kristianssands Søret sig om, hvorvidt Navigationsapparater og Redningsapparater om Bord i „Norge“ var blevne underkastede forsvarlig Kontrol før Skibets Afgang fra Kjøbenhavn, og forelaa der i saa Tilfælde for Søretten i Kristianssand Certifikater for, at disse Kontrolhandlinger var udførte?

7) Eksisterer der Genparter af „Norges“ Certifikater, og kan disse blive fremlagt i Retten?

8) Hvis den i Spørgsmaal 1—6 nævnte Sødygtighedskontrol helt eller delvis blev undladt udøvet i Kristianssand ved den sidste Besigtelsesforretning, kan det da erindres, om der har været udøvet saadan eller lignende Kontrol ved tidligere Besigtelser af dette Skib og i saa Fald naar?

9) Naar, hvor og hvorledes var „Norge“ bygget, indrettet og udrustet? Var Skibet bygget som Emigrantskib eller almindeligt Lasteskib?

10) Hvormange vandtætte Skodder var det forsynet med, og naar blev disse sidst undersøgte? Var der dobbelt Bund under hele Skibet?

11) Var noget af Rummene mellem de vandtætte Skodder saa stort, at Skibet vilde synke, hvis et Rum blev fyldt med Vand?

12) Var Skodderne forsynede med Sluser, Døre eller andre Aabninger, og i saa Fald hvormange? Var Sluserne etc. eftersete og i Orden? Og blev disse lukket umiddelbart efter Grundstødningen?

13) Var der ved Bedømmelsen af „Norges“ Sødygtighed taget Hensyn til Redningsapparaternes Forhold til Passagerantallet, og i saa Fald hvorledes var dette Forhold bestemt?

14) Hvad Slags Standardkompasser havde om Bord, og hvormange Kompasser var i det hele opstillet til Brug paa Fartøjet?

15) Var samtlige disse Kompasser prøvet af Kompasskontrolinstitution og korrigeret af Specialist fra Land? Eksisterer der i saa Tilfælde Afskrift af Kontrolcertifikat og Deviationstabellerne, der kan fremlægges i Retten?

16) Naar foretoges den sidste og næstsidste Kompasskorrektion? Kan det erindres, hvorledes den stemte, og om Magneterne blev flyttede?

17) Var der siden sidste Kompassundersøgelse bleven foretaget Reparationer eller Forandringer i Nærheden af Kompasset, som muligvis kunde have forandret Jærnmassernes Stilling?

18) Hvilke Lejligheder benyttedes i Almindelighed til at kontrollere Kompasserne under Rejserne, og blev ved Kursforandring Kurserne sammenlignet paa de forskellige Kompasser?

19) Havde de underordnede vagthavende Officerer som speciel Opgave at paase, at Kurserne blev rigtig styrede?

20) Var der Lejlighed til paa den sidste Rejse før Forliset at kontrollere Kompassets Deviation paa vestlige Kurser, og hvorledes stemte den med Tabellerne?

21) Har Det forenede Dampskibsselskab bestemt Rute for sine Emigrantskibe fra Norge til Amerika, eller bestemmer Kaptajnen Ruten efter Afgangen fra Kristianssand?

22) Naar og hvor fik man første Landkending efter Afrejsen fra Norge, og stemte denne med Bestikket, eller var der væsentlig Afvigelse og i saa Fald i hvilken Retning?

23) Fik man sikre Stedbestemmelser ved Krydspejling, Firestregspejling eller anden sikker Afstandsbestemmelse ved Pejlinger paa den skotske Kyst eller Øerne, og i saa Fald hvad var den sidste Afgangspejling og Afstand?

24) Pejledes St. Kilda og i saa Fald i hvilken Retning og i hvor stor Afstand?

25) Hvilken Kurs styredes for at passere Rockall efter affarende Pejling, og med hvilken Deviation var Kursen rettet?

26) Hvor stor Fart gjorde „Norge“ i Almindelighed, og hvilken Fart gjorde eller beregnedes Skibet at gøre fra sidste Pejling til Rockall skulde passeres?

27) Holdtes samtidig Udkig forude og af Officererne paa Broen?

28) Hvad Slags Vejr var det, da Skibet stødte, og hvorlænge havde det samme Vejr varet?

29) Hvad Slags Logge- og Loddeapparat havde om Bord? Var Loddet brugt paa Rejsen, og blev det brugt, da Skibet antoges at nærme sig Rockall? I saa Fald hvor lang Tid før Skibet stødte, og hvad var da Dybden?

30) Brugtes Taagesignaler umiddelbart før Grundstødningen? Hvad Tid fandt denne Sted?

31) Hvorledes føltes Grundstødningen, og hvor langt antages Skibet at være løbet op paa Grunden?

32) Blev Skibet staaende, og huggede det nævneværdigt, efter at det var standset?

33) Blev der, før der foretoges nogen Manøvre for at komme af Grundet, loddet rundt om Skibet og blev Rummene pejlede — hvad var i saa Tilfælde Dybden rundt om Skibet og Vandstanden i de forskellige Rum?

34) Bakkedes Skibet af Grunden ved Hjælp af Maskinen, og hvor lang Tid medgik fra Skibet stødte, til det igen blev flot?

35) Dersom Skibet bakkedes af ved Hjælp af Maskinen, havde man, før dette fandt Sted nogen Grund, og i saa Tilfælde hvilken til at tro, at Skibet vilde kunne flyde, dersom det kom flot?

36) Gjordes der noget Forsøg paa at faa manøvreret Skibet ind paa Grunden igen, da man mærkede, at det begyndte at synke?

37) Hvor lang Tid forløb, efter at Skibet kom flot, før Ordre om Baadens Udsætning blev givet, og gik denne Ordre ud paa, at hvert Baadmandskab skulde søge til sin Baad?

38) Hvor lang Tid medgik, fra Skibet kom flot, til det sank? Hvad foretog Kaptajnen sig i denne Tid?

39) Herskede der Panik om Bord

- a. blandt Officererne?
- b. blandt Mandskabet?
- c. blandt Emigranterne?

40) Hvem skulde efter Baadinstruksen lede Udrustningen af hver enkelt Baad og Flaaden, og hvem ledede den?

41) Hvilke af Baadene led Skade under Udsætningen, og hvorledes indtraf Skaden?

42) Hvormange Baade var efter Udsætningen i brugbar Stand, og hvorledes var hver enkelt af disse indrettet med Hensyn til Flydeævnne samt Forsyning af Inventar, Proviant og Vand?

43) Hvem overtog Kommandoen af hver enkelt Baad, efter at den kom i Vandet, og havde den Kommanderende Rede paa, hvor mange Mennesker hans Baad var bestemt til at kunne optage?

44) Havde hver enkelt Baad og Flaaden dette bestemte Antal? Hvis ikke, forsøgte man da at redde saa mange, som Baaden kunde rumme?

45) Under hvis Kommando stod de Baade, som i saa Tilfælde ikke havde faaet det reglementerede Antal om Bord?

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Avgust Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykforholdene varierer i Avgust Maaned, ligesom i Juli, kun lidt for de forskellige Omraaders Vedkommende; Forskellen mellem det høje Tryk ved Azorerne og Sydvest for disse Øer og det lave Tryk i Omegnen af Island beløber sig gennemsnitlig kun til 12 mm. Avgust er derfor i Almindelighed en meget rolig Maaned.

Østlige Vinde er paa denne Aarstid ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd.

NØ. Passaten naar nu længst mod Nord; allerede under den portugisiske Kyst kan man træffe passatlignende Nordenvinde. Øst for Madeira er Passaten oftest lidt kraftigere end Vest for Madeira, hvorimod der i denne Henseende ikke er nogen Forskel paa Øst- og Vestsiden af de Kap Verdiske Øer. Efter talrige Iagttagelser ligger Grænserne for Passat og Monsun i Avgust gennemsnitlig saaledes:

NØ. Passat, Sydgrænse	{ 15° 2 N. Brd. paa 21° 4 V. Lgd.
	{ 13° 7 — - 26° 9 —
SV. Monsun, Nordgrænse	{ 11° 8 — - 23° 4 —
	{ 11° 6 — - 28° 4 —
SØ. Passat, Nordgrænse	{ 4° 5 — - 18° 2 —
	{ 6° 0 — - 27° 0 —

Storme forekommer endnu sjældnere end i Juli. Kun Øst for New Foundlandsbankerne og i Golfstrømmen kan Procenttallet hist og her gaa op til over 5. Havet er Syd for Linjen Finisterre—Azorerne—Florida næsten stormfrit, bortset fra de sjældne tropiske Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner fra Aarene 1885—1896 faldt de 16, d. v. s. 21 pCt., i Avgust Maaned.

Taage. Den største Sandsynlighed for at træffe Taage paa New York Ruten har man paa 45°—50° V. Lgd., altsaa i Nærheden af New Foundlandsbankernes Østkant (50 pCt. og mere). Paa selve Bankerne synes Taage ikke at være slet saa hyppig som Øst for disse; man kan regne med c. 25 pCt. Taagetimer, hvad der ogsaa gælder for Sydkysten af Ny-Skotland. Ved Indgangen til Cabot Strædet er Taagehyppigheden sandsynligvis under 20 pCt. Syd for 40° N. Brd. forekommer Taage næsten slet ikke, dog maa herfra undtages Kysten ved Kap Hatteras.

Den disede Luft i den afrikanske Side af Passaten optræder hyppigst i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer.

Is. Den gennemsnitlige Sydgrænse for Drivisen overskrider i normale Aar i denne Maaned næppe Kap Race's Bredde.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da findes der stadig enkelte Isbjerge ved Indgangen til Belle Isle Strædet, og ved Labradorkysten Nord for dette Stræde er der endog i Begyndelsen af Juli truffet store uigennemtrængelige Ismasser. Nordøst for Kap Race paa de store Banker er Isbjergene hyppige, hvorimod der fra de forenede Damperruter ikke er meldt nogen Is i Juli, saa at Faren for Is vel her kan anses som overstaaet.

Sejlskibe, der kommer fra Kanalen bør, naar de kan sejle sig godt fri af Kap Finisterre, hurtigst mulig søge mod Syd, da der paa denne Tid sædvanligvis staar nordlige Vinde ved Portugals Kyster. Man kan rolig lægge Vejen Øst om Madeira og de Kap Verdiske Øer og derefter styre mod 10° N. Brd. og 22° V. Lgd. De Skibe, der gaar Vest om de Kap Verdiske Øer, sætter derfra Kursen efter 10° N. Brd. og 25°—26° V. Lgd.

Sejlere, der vender tilbage til Kanalen fra Østen, skærer 5° N. Brd. paa c. 26° V. Lgd.; kommer de derimod Vest fra skærer de samme Bredde paa 30° V. Lgd. Derfra styres mod Nord indtil Passaten, og efter at være gaaet gennem denne, lægges Kursen Nord om Azorerne, dog bør man herved sørge for ikke at komme for vestligt for saa vidt muligt at undgaa det Stillebælte, der ligger mellem 40° og 45° V. Lgd.

Barkskibet „Aalborgs“ Stranding.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os:

Det er trange Tider for Sejlskibsfarten, særlig paa oversøiske Pladser. Fragterne er smaa, hvorfor Udbyttet er ringe. For at opnaa Fragt maa Rederne ofte sende deres Skibe til farlige og usunde Pladser. Naar hertil kommer et Mandskab, hvis moralske Gehalt er ringe, og hvis faglige Dygtighed mangen Gang omtrent er lig Nul, saa vil det forstaas, at Sejladsen i oversøisk Fart er et overmaade brydsomt Hverv, der for Officererne medfører aarelang Fraværelse fra Hjemmet paa de lange Rejser, hvor klimatiske Sygdomme og Forlis ofte gør en brat Ende paa mangen brav Sømands Liv.

Foranstaaende Betragtninger passer paa den nylig paa Chilis Kyst forliste Staalbark „Aalborg“, om hvis sidste Rundrejse og Forlis vi skal meddele de sparsomme Oplysninger, der endnu foreligger.

„Aalborg“ blev bygget af Staal i Sunderland i Aaret 1891 og maalte c. 662 Reg.-Tons Brutto. Det ejedes af et Aktieselskab her paa Øen; dets korresponderende Reder var tidligere afdøde N. H. Svarrer, nu C. P. Holm heraf Byen. Skibets Fører var den 30-aarige P. J. Simonsen af Nordby; det var hans første Rejse

som Kaptajn. Styrmandene og tre-fire Mand af Besætningen var danske, Resten Udlændinge.

Den 9. April 1903 sejlede Barken fra Glasgow til Port Nolloth paa Vestkysten af Syd-Afrika, hvortil Skibet ankom den 21. Juni s. A. Da Losningen paa den aabne Kyst, hvor Brændingen vanskeliggjorde Arbejdet, var meget besværlig, tog det omtrent to Maaneder, inden „Aalborg“ kunde fortsætte Rejsen (18. August) til Westport paa New Zealand. Hertil ankom Skibet den 6. Oktbr. s. A. og sejlede derfra d. 25. s. M. til Matupi. Den 28. November naaede Skibet denne Plads. Senere lastede Skibet Kopra i Jaluit og paa flere mindre Pladser og tiltraadte d. 11. Marts d. A. Rejsen til Valparaiso.

En Del af Besætningen var rømmet i Australien, et Par vistnok døde der. Besætningen blev da kompletteret med Negre, der formenes at have været syge og at have bragt Feber med om Bord. Baade Kaptajnen og Styrmandene havde Feber ved Australørerne. Paa de sidste Pladser, Skibet lastede, skal der hverken kunne faas Proviant eller ordentligt Drikkevand.

Efter to-tre Maaneders Forløb begyndte man at længes efter Telegram om Skibets Ankomst til sit Bestemmelsessted; Tiden gik — men intet Telegram meldte noget om „Aalborg“. Man begyndte at ængstes; men Frygten dulmedes ved Tanken om, at Jæruskibe, der har været længe i Søen, er stærkt begroede og derfor kun gør ringe Fart.

Endelig d. 20. ds. kom der Efterretninger om „Aalborg“, men de var meget sørgelige. Fra Valparaiso telegraferedes til Lloyds (London): „Det forlyder, at den danske Bark „Aalborg“ er gaaet fuldstændig under ved Constitucion (et Stykke Syd for Valparaiso). Kaptajnen død paa Søen. 6 Mand af Besætningen døde.“

Der var ingen Tvivl om, at det var Fanø Barken her var Tale om. Imidlertid viste det sig, at dette Telegram var ukorrekt. Den 21. Juli telegraferede det danske Generalkonsulat i Valparaiso til Udenrigsministeriet:

„Aalborg“ er strandet ved Mela, hvor den endnu staar. Kaptajn og 7 af Mandskabet døde paa Rejsen. Jeg har meget uregelmæssige og upaalidelige Forbindelser med Mela.“

Heraf synes det klart, at Skibets ulykkelige Besætning paa hele Rejsen har været hjemstøgt af Sygdom (Feber eller Beri-Beri), og at den ene efter den anden er bleven Dødens Bytte. Hvor frygtelig og deprimerende Tilstanden om Bord har været under disse sørgelige Forhold, kan kun de, der har været i en lignende Situation, gøre sig noget klart Begreb om.

De faa af Besætningen, der endnu var i Live, har maaske ogsaa været syge eller saa medtagne af Arbejdet med Skibets Navigering, at de til sidst ikke har kunnet manøvrere dette, der derefter er drevet i Land kun faa Mil fra det Sted, hvor det skulde losse sin Ladning. Da Telegrammerne intet oplyser om, hvorledes det er gaaet Skibets to danske Styrmand: J. Madsen af Ølgaard og Andreas H. Wissing af Struer, samt de øvrige Danske, blev der af Rederiet sendt et Telegram til et Firma i Valparaiso med Forespørgsel om, hvem af „Aalborgs“ Besætning, der endnu var i Live.

Herpaa indløb der d. 22. ds. følgende intetsigende Svartelegram:

„We are expecting news daily“. (o: Vi venter Efterretninger hver Dag).

Denne Meddelelse er imidlertid senere bleven efterfulgt af Budskabet om, at de to danske Styrmand er døde, medens to af Mandskabet, Ungmand Johan Kjær og Matros Alexander Aalstrøm, er frelst.

Fragtmarkedet.

La Plata Markedet. Fragttelegram fra d'Hrr. Christophersen Hnos, Buenos Aires, meddelt ved Chr. Møller, Christiania:

Sejlere: Hvede/Majs Lorenzo Grænsen U. K. Kont. C. f. O. 17/6, Linsæd 1/ ekstra, Rouen 2/6 ekstra August/September.

Quebracho Buenos Aires U. K. Kont. C. f. O. 15/6. For Sydafrika ingen Efterspørgsel efter Tonnage.

Dampere: Hvede/Majs 1 à 2 Lastepladser San Lorenzo Grænsen.

St. Vincent f. o. U. K. Kont. 4,000 dw. 18/ August.

Fragtmarkedet for Sejlere:

ab Danzig, Danmark, Sydsverrig, Østkyst Slesvig Holsten 25 Pf. pr. September, 27¹/₂ Pf. pr. Oktober, alt pr. Ctnr. Oljekager.

ab Stolpmünde noteres til Gøteborg 5 Mark for større Skibe, 4¹/₂ à 4³/₄ Mark til Sundhavn, alt pr. Ton Havre.

ab Greifswald noteres Havre til Danmark, Sydsverrig 4 à 4¹/₄ Mark, indtil Gøteborg 5 à 5¹/₄ Mark, til Stockholm 5¹/₂ à 6 Mark.

ab Barth søges nogle Skibe til Gøteborg ligeledes for Havre 5 Mark.

ab Rostock er der stadig Anvendelse for Sejlere for Korn, og noteres der endnu: 3 Mark Danmark, Sydsverrig, Gøteborg 4 Mark for Rug, 1 Mark mere pr. Ton for Havre.

ab Sydsverrig, Raasten Danzig 3³/₄ à 4 Mark, Gadesten til Hamburg 4 Mark, Granitblokke til Rotterdam 8 Mark, endvidere Birkebark til Leith 11/ à 11/6 pr. Ton.

ab Landskrona, Königsberg 4 Mark, Danzig 3¹/₂ à 3³/₄ Mark, Gøteborg 2¹/₂ Kr. pr. Ton Lervarer; til Kiel, Flensborg er Afskibningerne derimod foreløbig standsede.

ab andre svenske Sundhavne, Gøteborg, Uddevalla 2¹/₂ Kr., Oxeløund 3 Kr., Falkenberg 2 Kr. pr. Ton Gødning, til Nyköping 55 Øre, Norrköping 55 Øre, Åbo 60 à 65 Øre pr. F. Cement.

ab Falkenberg, Libau 4¹/₂ Mark Gadesten.

ab Halmstad, Firth of Forth Props 13/.

ab Kjøbenhavn har det atter været stille, lige som der heller ikke har været mange fragtledige Skibe, der blev bl. a. sluttet 10 Øre pr. Ctnr. Majs til Skjelskør, 9 Øre Solsikkekager til Landskrona.

ab Nyborg ventes nogle Ladninger Majs til Pommeren at lade fra en Damper, der forventlig ankommer i Slutningen af denne Uge.

ab Kastrup er sluttet nogle Skibe for Gødning, saaledes til Svendborg, Nykjøbing/F. 12 Øre, Odense 13 Øre og noteres til Nykjøbing Jylland 18 Øre.

ab Lolland/Falster udbydes Hvede til Sydsverrig indtil Åhus 12 à 13 Øre, Sundhavn 11 Øre.

Fra Sø og Land.

Skonnertbrig „Vera Irøna“ at Port Laxa, der d. 11. Juli blev paasejlet ved Trindelen af Damperen „Warsaw“ at Leith, skal, i Følge „Svendborg Amtst.“, repareres hos Skibsbygmester Buhl i Frederikshavn. Damperen skal betale ialt 16,000 Kr. for Skade ved Paasejlingen. Heraf udgør Reparationen 7,500 Kr., Bugsering og Dykkerundersøgelse 2,000 Kr. og Resten Omkostninger ved Ladningens Oplosning og Liggedagspenge til Skonnertbriggen.

Nørresundby Byraad har vedtaget under Forbehold af Ministeriets Sanktion at foretage Udvidelse af Byens Havn til et Beløb af c. 82,000 Kroner.

Lørdag d. 30. Juli foretoges Grundstensnedlæggelsen ved det paabegyndte Havneanlæg ved Skagen i Overværelse af en talrig Forsamling, hvoriblandt flere af Ministeriets Medlemmer.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har overtaget Ledelsen af Frederiksberg Metalvarefabrik og agter at udvide denne betydeligt.

Der afskibes nu en betydelig Mængde Trælaster fra Pernau i Rigabugten, hvortil man har besluttet at uddybe Færvandet til Pernau, saa at der kan gaa Skibe ind dertil med et Dybgaende af 18 Fod. (Norges Sjøfartst.).

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Juni Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 3 amerikanske, 9 britiske, 1 hollandsk, 5 franske, 2 italienske, 8 norske, 1 russisk, 5 svenske, ialt 34. Dampskibe: 3 amerikanske, 10 britiske, 1 kinesisk, 1 dansk, 3 tyske, 3 græske, 2 italienske, 4 japanesiske, 1 norsk, 1 spansk, 1 svensk; ialt 30. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 6, Kollision 4, Ild 2, sunket 1, forladt 2, Kondemnation 17, forsvundne 2; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 7, Ild 1, Kondemnation 5, forsvundet 1, sunkne 3.

Aslak, Dpsk. af Christiania, kom d. 26. Juli paa Grund paa Saltholm. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen til Aarhus ubeskadiget.

Wilhelm, Galease, indløb hertil læk d. 28. Juli paa Rejsen fra Rostock til Randers med en Ladning Rug.

Aurora, Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra Gefle til London med en Ladning Staver, indkommet læk til Frederikshavn og maa losse og reparere.

Ester, Dpsk. af Esbjerg, har, paa Rejsen fra Riga til Frankrig med Trælaster, maattet søge ind til Helsingør med Maskinskade, som repareres i Helsingør.

I Følge Telegram fra Valparaiso er Staalbarken „Aalborg“ af Nordby paa Fanø fuldstændig Vrag.

Efter Forlydende er Skibet godt forsikret; Fragten er antagelig ogsaa forsikret.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

Iste Klasses Skræderi og Herreekviperer. Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 2. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 1. August. — Alabama, Gøtsche, afg. fra New Orleans 21. Juli hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 1. August til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Kotka 31. Juli. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 26. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Stockholm 1. August til Libau. — Arkansas, Petersen, afg. forv. fra Baltimore 1. August hertil. — Arno, Strubberg, afg. fra Palermo 1. Aug. til Algier. — Axelhus, Skow, ank. hertil 31. Juli. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. hertil 31. Juli. — Beira, Lunge, ank. til Algier 31. Juli. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Dartmouth 31. Juli til Aarhus. — Christian I.X., Müller,

afg. fra London 31. Juli hertil. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afg. fra St. Petersburg 2. August til Åbo. — Douro, Mortensen, afgik fra Dartmouth 27. Juli til Livorno. — Esbjerg, Søeberg, ank. hertil 31. Juli. — Florida, Ørum, ank. hertil 31. Juli. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 30. Juli hertil. — Garonne, Kromann, ank. hertil 31. Juli. — Georgios I., Sørensen, ank. hertil 28. Juli. — Hekla, Hempel, afg. forv. fra Kbhvn. 3. August til New York. — Hellig Olav, Holst, afg. forv. fra New York 3. August hertil. — Hengest, Harder, pass. Holtenau 1. August til London. — Hjølm, Simonsen, ankom hertil 29. Juli. — Island, Holm, afgik fra New York 30. Juli hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Marseille 30. Juli til Halmstad. — Jolantha, Christiansen, afg. fra Riga 31. Juli til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. her 30. Juli. — Kentucky, Staal, ankom hertil 31. Juli. — Kiew, Frisenette, ankom til Hull 1. August. — Loire, Craignou, afgik fra La Rochelle 1. Aug. til Havre. — Louise, Kruse, ankom til Libau 30. Juli. — Louisiana, Andresen, ank. hertil 19. Juli. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 19. Juli til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. hertil 1. August. — Moskov, Mel Dahl, ankom hertil 30. Juli. — Nicolaj II, Lissner, pass. Dunnethead 30. Juli hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 1. August. — Nordjylland, Kragh, ank. til Riga 1. August. — Oscar II, Skjødt, ank. hertil 31. Juli. — Perm, Christensen, ankom til Libau 31. Juli. — Pregel, Olsen, afg. forv. fra Hull 2. August til Libau. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 31. Juli. — Rita, Schibbye, ankom til Gravesend 31. Juli. — Seine, Dampt, afgik herfra 30. Juli til Bordeaux. — Texas, Andersen, ankom til New Orleans 28. Juli. — Thyra, Fischer, pass. Brunsbüttel 2. August til Hull. — Tiber, Bech, ventes paa Reden 2. Aug. fra Barcelona. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 29. Juli til New York. — Valdemar, Johnsen, ankom til Hull 29. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Hanstholm 2. Aug. hertil. — Viking, Rasmussen, afgik fra Oporto 30. Juli til Dartmouth, pass. Ouessant 1. August. — Bergenseren ankom til Trondhjem 2. August. — Ellen ankom til Trondhjem 1. August. — Klar ankom hertil 31. Juli. — R. F. Berg ankom hertil 31. Juli. — Marie afgik fra Stettin 30. Juli til Manchester. — Vadsøe afgik fra Liverpool 30. Juli til Swansea.

Carl, Skjold, Gorm, Wrisberg, afgik fra Kronstadt 2. August. — Frode, Tofte, ank. til Soeruaes 31. Juli. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rouen 31. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Uleåborg 26. Juli. — Erik II, Schmidt, ankom til Stettin 2. August. — Knud II, Hansen, afgik fra St. Petersburg 2. August. — Danmark, Kraemer, ankom til Sunderland 31. Juli. — Ragnar, Holst, afgik fra Kotka 29. Juli. — Skjold, Risø, ankom til Kristinesstad 29. Juli. — Maguus, A. Mahneke, ank. til Aarhus 30. Juli. — Olaf, Petersen, ank. til South Shields 22. Juli. — Svend II, Riber, afgik fra Stettin 2. August. — Harald, Hveysel, afgik fra Grimsby 29. Juli.

Danmark, Thorvaldsen, Reese, ank. til Gand 29. Juli. — Ansgar, Predbjørn, ank. til Riga 26. Juli. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Newcastle 22. Juli. — Hamlet, Sommer, afg. fra Kronstadt 29. Juli, best. til Gand. — Helge, Olsen, ank. til N. Shields 31. Juli. — Rolf, Olsen, ank. til Anvers 25. Juli. — Niels R. Finsen, Matthesen, afgik fra Kotka 30. Juli, best. til Calais.

Viking, Bjørn, Huus, ank. til Trangsund 2. August. — Vagn, Mahneke, afgik fra Hull 29. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Rotterdam 30. Juli, best. til Tynen. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra St. Petersburg 29. Juli, best. til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Emden 30. Juli. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Sunderland 29. Juli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 30. Juli, best. til Kronstadt. — Russ, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 25. Juli. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Hartlepool 26. Juli, bestemt til Kronstadt.

Heimdal, Anine, Leth, ankom til Antwerpen 29. Juli. — Kamma, Løffler, ank. til Riga 29. Juli. — Helga, Risø, ank. til Norrkøping 1. Aug. — Martha, Waaben-Hansen, ank. til Ostende 26. Juli. — Elna, Rathje, ank. til Rotterdam 28. Juli. — Therese, Pedersen, ank. til Norrkøping 2. Aug. — Simone, Jørgensen, ank. til Rouen 31. Juli. — Jeanne, Lagesen, ank. til Howden Dock 30. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Kem 31. Juli, bestemt til Antwerpen. — Dana, Lambertsen, afgik fra Vlaardingen 27. Juli, ank. til Sunderland 29. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Archangel 2. August, bestemt til Trelleborg. — Niobe, Mathisen, afg. fra

Wiborg 30. Juli, bestemt til Rochefort. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Ghent 27. Juli. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Methil 30. Juli, ankom til Esbjerg 1. August. — Nordseøen, Gram, afgik fra Aalborg 26. Juli, bestemt til Walkom. — Nexos, Basse, ankom til Björkö 1. August. — Nora, Jørgensen, afg. fra Borgå 30. Juli, bestemt til Morlaix. — Napoli, Christensen, afgik fra Methil 28. Juli, ankom til Bremerhafen 31. Juli. — Neptun, Knudsen, afgik fra Llanelly 1. August, bestemt til Bremen. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Trelleborg 30. Juli, bestemt til Hudiksvall. — Alfa, Hansen, afg. fra Tønning 2. August, bestemt til St. Davids. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Jakobstad 1. August, ankom til Kemi 2. August.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Nantes 2. August, bestemt til Methil. — Mary, Nielsen, afg. fra Piteå 27. Juli, bestemt til Faversham.

Jylland. Karen, Winther, ank. til Kjøbenhavn 2. Aug. — Ester, Sørensen, afgik fra Riga 27. Juli, bestemt til Rouen.

Nordseøen. Nordland, Petersen, ank. til St. Petersburg 31. Juli. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Grimsby 23. Juli. — England, Andresen, ank. til Aarhus 29. Juli. — Holland, Lund, ankom til Riga 28. Juli. — Rusland, Møller, ankom til St. Petersburg 1. August.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. fra Swinemünde 30. Juli, best. til Transgund. — Mars, Rasmussen, ank. til Grangemouth 1. Aug. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Grangemouth 2. August.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Korsør 27. Juli, ankom til Riga 30. Juli. — Russia, Jespersen, afgik fra Dunston 29. Juli, ankom til Aalborg 31. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Aarhus 25. Juli, ank. til Riga 28. Juli.

Østersøen. Patria, Petersen, afgik fra Luleå 25. Juli, ankom til Middelsborough 2. August. — Gratia, Andersen, afgik fra Riga 24. Juli, ankom til Dordrecht 30. Juli.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Newcastle 30. Juli, ankom til Frederikshavn 2. August. — Gallia, Nielsen, afg. fra Dordrecht 30. Juli, best. til Riga. — Britannia, Jensen, afgik fra Rotterdam 21. Juli, ank. til Blyth 23. Juli. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Riga 2. August, bestemt til Amsterdam. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Odense 2. August, ank. til Helsingør 2. August.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 31. Juli, ank. til Hamburg 2. August. — Carbonia, Winckler, afgik fra Newport 30. Juli, ankom til Swansea 31. Juli. — Estonia, Jensen, afg. fra Methil 30. Juli, best. til Kronstadt.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 30. Juli. — Brattingsborg, Clausen, passerede Quessant 1. August til Hamburg. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Chantenay 30. Juli, best. til Sunderland. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 1. August. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Cardiff 26. Juli, bestemt til Kronstadt. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kotka 2. August. — Kronborg, Hevissel, ankom til Mobile 28. Juli. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 31. Juli. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Jacobstad 26. Juli, best. til Chantenay. — Søborg, Fischer, ankom til Cape Tormentine 27. Juli. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Calais 31. Juli, best. til Sunderland. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Sevilla 28. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Kbhvn. 2. August. — Klampenborg, Jensen, ank. til Svendborg 1. August. — Marselisborg, Mathiasen, ankom til Uleåborg 24. Juli. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Calais 30. Juli, bestemt til Blyth. — Skodsborg, Schultz, ankom til Ny Karleby 23. Juli. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Methil 2. August, best. til Kbhvn. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Calais 22. Juli. — Vordingborg, Petersen, ank. til Aalborg 30. Juli.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ankom til Helsingfors 31. Juli. — Kallundborg, Lund, ank. til Grimsby 1. Aug.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Ghent 31. Juli. — Helene, Jensen, afgik fra Transgund 1. August, best. til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Methil 28. Juli, ank. til Kiel 31. Juli. — Agnete, Sørensen, ank. til Libau 30. Juli. — Hermia, Petersen, afg. fra Riga 30. Juli, bestemt til Antwerpen. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 27. Juli, ankom til Aalborg 30. Juli. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Kiel 27. Juli, ankom til Methil 30. Juli. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 30. Juli, ank. til Kiel 2. August.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Bombay 29. Juli. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Hankow 24. Juli. — Siam, Jensen, afg. fra Moji 20. Juli. — Anamba, Cortsen, passerede Suez 16. Juli. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til Antwerpen 1. Aug. — St. Jan, Rambusch, ank. til Progreso 1. August. — St. Thomas, Schmidt, afgik fra St. Thomas 28. Juli.

Ærø. Gæa, Knudsen, ankom 25. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Halmstad til Greifswald. — Erindring, Hansen, ankom til Aarhus 29. Juli. — Enigheden, Svane, ankom 29. Juli paa St. Malo Red. — Energi, Nielsen, ank. til Plymouth 31. Juli.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Repola 1. August. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Kotka 2. August. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Nykjøbing F. 1. Aug. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Repola 1. August. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Kronstadt 28. Juli. — H. C. Andersen, Fenger, afg. fra Wiborg 29. Juli. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Terneuzen 30. Juli. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Kjøbenhavn 30. Juli. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Dunkerque 26. Juli. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Repola 1. August.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Calais 27. Juli. — London, Bom, ankom til Kronstadt 30. Juli. — Paris, Krogh, afgik fra Heplotsund 31. Juli, bestemt til Venzel. — Bryssel, Tholander, ankom til Simo 25. Juli.

Mercur. Berlin, v. Thun, ank. til Dunkerque 30. Juli. — Wien, Brink, ankom til Rotterdam 29. Juli.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ankom til Burntisland 1. August. — Clara, Jensen, ankom til Methil 2. August. — Kai, Bønnelycke, afg. fra Ørnskjöldsvik 29. Juli, best. til Newcastle. — Erik, Steen, ankom til London 2. August. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Aarhus 1. August, bestemt til Libau. — Axel, Damm, afgik fra Wiborg 23. Juli, best. til Ghent. — Asger Ryg, Hagedorn, er ankommet til Råfse.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Burntisland 30. Juli.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ankom til Antwerpen 26. Juli. — Slesvig, Svarrer, ankom til Rockkala 31. Juli.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Casma, Sonnicksen, pass. Dover 26. Juli fra St. Ybes til Gøteborg. — Copley, Struckmann, ank. til Table Bay 28. Juli fra Iquique. — Prinsesse Marie, Clausen, ank. til Hamburg 29. Juli fra Galway. — Maracaibo, Svarrer, ank. til Hamburg 29. Juli fra Maracaibo. — Prins Valdemar, Hansen, ank. til Port Natal 31. Juli fra Hamburg.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, ank. 25. Juli til Methil fra Halmstad.

Rønne. Cathrine, Hansen, ank. til Odense 27. Juli. — Rolt, Møller, ankom til Kjøbenhavn 29. Juli. — Prøven, Bårdstrup, ankom til Sandhavn 29. Juli. — John Hintze, Jacobsen, ank. til Kjøbenhavn 1. August. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Swinemünde 29. Juli.

Svendborg. Flora, Sørensen, ank. til Øresund 23. Juli. — Erhardt, Larsen, ankom til Fowey 25. Juli. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Fowey 25. Juli. — Britannia, Rasmussen, ankom til Annan 23. Juli. — Urania, Nielsen, ankom til Burghhead 24. Juli. — Odin, Andersen, ankom til Dundee 26. Juli. — Helge, Nielsen, ankom til Skutskär 26. Juli. — Minerva, Fuglsang, ankom til Archangel 25. Juli. — Maagen, Jensen, ank. til Hamborg 25. Juli. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Leith 26. Juli. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Boston 26. Juli. — Astræa, Frederiksen, ankom til London 26. Juli. — Belona, Larsen, ankom til Crotoy 26. Juli. — Union, Rasmussen, ankom til Havre 26. Juli. — Noah, Poulsen, ank. til Orient 27. Juli. — Kruse, Larsen, ankom til Grangemouth 28. Juli. — Nanna, Baagø, ankom til Charlestown 27. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til Britonferry 27. Juli. — Martha, Hansen, ank. til Croix-devile 27. Juli. — Fortuna, Christiansen, ankom til Newcastle 28. Juli. — Haabet, Andreassen, ankom til St. Petersburg 26. Juli. — Rasmus, Nielsen, ankom til London 28. Juli. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Folkestone 28. Juli. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Harburg 29. Juli. — Standard, Rasmussen, ankom til Drager 29. Juli. — Valborg, Rasmussen, ankom til Bridgewater 30. Juli. —

Confidence, Mouritzen, ankom til Archangel 30. Juli. — Lilly, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 30. Juli. — Rota, Rasmussen, ankom til Umeå 31. Juli. — Fanny, Hansen, ankom til Charlestown 1. August. — Martin, Rasmussen, ank. til Uleåborg 31. Juli. — Hans Emil, Hansen, ankom til Dunkerque 30. Juli. — Ane, Jørgensen, ankom til Abroath 30. Juli. — Valdemar, Andreasen, ank. til Uleåborg 30. Juli. — Vera, Jensen, ankom til Kjøbenhavns Red 1. August.

Ærø. Olga, Jørgensen, ankom 26. Juli til Donss. — Yrsa, Bay, ankom 24. Juli til St. John. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 26. Juli til Peel. — Merkur, Friis, ankom 26. Juli til Isigny. — Vigilant, Boye Rasmussen, ankom 26. Juli til Twillingate (New Foundland). — Clara, Hermansen, ankom 26. Juli til Twillingate (New Foundland). — Bien, Petersen, ankom 26. Juli til Rønne. — Wilhelmine, Jensen, ank. 26. Juli til Kolding. — Svanen, Møllmann, ankom 26. Juli til Wasa. — Haabet, Albertsen, ankom 25. Juli til Frihavnen. — Caroline, Madsen, afgik 25. Juli til Ystad fra Kbhvn. — Carl, Johansen, afg. 26. Juli fra Kbhvn. til Kolding. — Emanuel, Eriksen, ank. 25. Juli til Råfsø. — Lorenz, Levinsen, ank. 26. Juli til Fowey. — Norden, Rasmussen, ank. 26. Juli til Clear Castle Révier. — Zephyr, Hansen, forv. 20. Juli afg. fra Kouda til Ramsgate. — Heimdahl, Eriksen, forventes 23. Juli afgaaet fra Rio Hacka til Hamborg. — Rødkilde, Christensen, ankom 26. Juli til Kjøbenhavn. — Anne Dorthea, Rasmussen, ankom 26. Juli til Odense. — Hebe, Clausen, ank. 27. Juli til Rønneby. — Skirner, Thomsen, ank. 26. Juli til Frihavnen. — Fortuna, Schmidt, afg. 26. Juli fra Frihavnen til Malmø. — Skandia, Hay, ankom 28. Juli til Kramfors. — Amor, Rasmussen, var 27. Juli sejlklar i Korsør bestemt til Kotka. — Enigheden, Friis, ankom 28. Juli til Svendborg. — M. Hay, Petersen, ankom 16. Juli til Westmanø. — Union, Mortensen, ank. 15. Juli til Reykjavik. — Caroline, Eschen, ankom 29. Juli til Binic. — Alf, Rasmussen, afgik 26. ds. fra Ljusne til Abbeville. — Lykkens Prøve, Jensen, afg. 28. Juli fra Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, afgik 28. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Forening, Hansen, ank. 30. Juli til Solombol. — Niels Juel, Nielsen, ankom 15. Juli til Barbados. — Skjold, Nielsen, ankom 30. Juli til Sanct Nazaire. — Ærø, Christensen, ankom 29. Juli til Dalhousie (Amerika). — Valborg, Johansen, ankom 30. Juli til Aberdeen. — Enigheden, Hansen, ank. 25. Juli til Frihavnen. — Svip, Jensen, ankom 31. Juli til Kalmar. — Noah, Eriksen, ankom 31. Juli til Charlestown Covll. — Wemyss Castle, Albertsen, ank. 31. Juli til Swansea. — Norma, Albertsen, ankom 30. Juli til Fleetwood. — Agnes, Christensen, ankom 1. August til Warkworth. — Dorthea, Christensen, ankom 31. Juli til Havre. — Marie, Boye, ank. 31. Juli til Rønne. — Nathalia, Wilhelm, ankom 31. Juli til Uleåborg. — Hydra, Albertsen, ankom 31. Juli til Kouda. — Smart, Christensen, ank. 31. Juli til Sundswall. — Kirstine Jensen, Raahauge, er ankommen til Saffi. — Anna, Madsen, ankom 30. Juli til Burntisland.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. Nordmands-Dyb eller Vest-Slugen. I sidste Halvdel af August 1904 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen af Nordmands-Dyb:

Den hvide Lys- og Flejtetønde „Slugen N.“ flyttes 2³/₄ Kml. N. 66° V. hen i c. 12 Fv. Vand. Den males rød og hvid sribet.

Paa Dybets Ø-Side udlægges en hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste i c. 10 Fv. Vand. 2¹/₂ Kml. N. 37¹/₂° V. fra Lystøndens nuværende Plads, og en hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste i c. 10 Fv. Vand, 1₁ Kml. N. 63° V. fra Lystøndens nuværende Plads.

Kattegat. Sjælland N. Tisvilde. I Anledning af Skydeøvelser ved Tisvilde er følgende Foranstaltninger truffet:

En Flagstang er rejst 1,300 Alen Ø. for Liseleje, 1,100 Alen fra Kysten, og en anden Flagstang i Tisvilde-Hegn V.-Ende, 1,100 Alen fra Kysten. De Dage, da Skydningen foretages, hejses Splitflag paa Flagstængerne en Time før Skydningens Begyndelse, de nedhales ved Skydningens Ophør.

3 sorte Tønder med rødt Flag er udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i en Afstand af c. 5,000 Alen fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 2,000 Alen.

Naar Splitflagene er hejst, er det forbundet med Livsfare at færdes mellem Tønderne og Land.

Der skydes paa følgende Dage: Den 11.—13., 15.—17., 23., 24., 26., 27., 29. og 31. August samt 1. September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em., den 2. og 3. September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em. og den 5., 6., 8.—10. og 12. September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Dämman. Dämman Fyr er slukket og et midlertidigt Fyr tændt.

Gotland V.-kyst. Gnisvärd. Ved Gnisvärd Fiskerleje tændes to hvide Fyr, der er overet i N. 87° V. og staaer c. 250 Alen fra hinanden. Flammens Højde: 20 og 14 Fod. Brændetid: 1. August—31. December, naar Fiskerne er paa Søen. 57° 30' 20" N. Br. 18° 7' 0" Ø. Lgd.

Öland. Grankullaviken. Til Grankullaviken Havn paa Öland N.-Pynt skal et Løb uddybes til 11 Fods Dybde.

Finland. Åbo Skærgaard. I Åbo Lodsdistrikt er følgende ny Løb afmærket og undersøgt:

Et 23 Fods Løb fra Kuuva Udde i Ersta-Fjärd til Nådendal Værk. 60° 24' N. Br. 22° 6' 4" Ø. Lgd. til 60° 27' N. Br. 22° 2' Ø. Lgd.

Et 17¹/₂ Fods Løb fra Nådendal gennem Särkkä Sund til Fårskinsholmarne i Ersta Fjärd. 60° 27' N. Br. 22° 0' 19" Ø. Lgd. til 60° 22' N. Br. 22° 1' 9" Ø. Lgd.

Et 17¹/₂ Fods Løb fra Veskiholme til Maanpää Værk ved Nådendals Sjärd. 60° 29' N. Br. 21° 57' 10" Ø. Lgd. til 60° 29' N. Br. 21° 59' 10" Ø. Lgd.

Et 15¹/₂ Fods Løb fra Jänissaari til Ruotsalais. 60° 25' N. Br. 21° 46' 5" Ø. Lgd. til 60° 21' N. Br. 21° 47' 10" Ø. Lgd.

Tyskland. Grosses Stettiner Haff. En Kahn ligger sunken i Renden i Grosses Stettiner Haff, 2 Kbl. S. 30° Ø. fra sort Spidstønde Nr. 17. En Vragtønde med Cylinder er udlagt paa Vraget, og om Natten vises en grøn Lanterne over en hvid Lanterne fra Masten.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohusbukten. Stora Oset. Burö. Burö Fyr er slukket og Stora Oset Fiskerfy forandret til at vise grønt Hurtigblink fra S. 48° V. til S. 85° V., hvidt Hurtigblink fra S. 85° V. gennem V. til N. 63° V. og rødt Hurtigblink fra N. 63° V. til N. 49° V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Oste-Bank S. I Farvandet S. for Oste-Bank er der endnu nogle Plader med 22 Fod, og paa Brunsbüttel Red er der Plader med 24 Fod. Uddybning foretages.

Weser. Grossensiel. Fyret paa Diget S. for Grossensiel Havneindløb viser nu hvidt Lys over Løbet, grønt Lys paa Styrbords Side, altsaa mod Land, og rødt Lys paa Bagbords Side, altsaa mod Weser.

Ems. Randzel SV. I Ems har der V. for Spidstønde W 11 dannet sig nogle Plader med 16 à 19 Fod, som strækker sig 2¹/₂ Kbl. ud i Farvandet.

Holland. Ems. I Watum Bugt mellem Robbenplaat og de Hond er Dybden aftaget betydeligt. Midt i Farvandet er der kun 14 Fod. Vageren EE ligger i 13 Fod, Spidstønde E3 i 9¹/₂ Fod. I Campen Fyrs faste Vinkel er i Ranzelgat fundet en 17¹/₂ Fods Grund. 53° 29' 45" N. Br. 6° 49' 30" Ø. Lgd.

Friesche Zeegat. I Friesche Zeegat er Spidstønde Nr. 7 flyttet og ligger i 25 Fod Vand, 53° 28' 47" N. Br. 6° 4' 33" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 8 er udlagt i 28 Fod Vand, 53° 28' 22" N. Br. 6° 8' 46" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 10 er udlagt i 38 Fod Vand, 53° 25' 46" N. Br. 6° 5' 34" Ø. Lgd. Spidstønderne har nu Nr. 1 til 18 og Stumptønderne fra Nr. 1 til Nr. 19.

Zeegat van Terschelling. Noordoostgat. Noordoostgat er nu afmærket saaledes:

Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 21 Fod Vand. 53° 25' 28" N. Br. 5° 9' 12" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 i 14 Fod Vand. 53° 24' 44" N. Br. 5° 8' 56" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 med Kors i 17 Fod Vand. 53° 24' 2" N. Br. 5° 8' 12" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 1 i 21 Fod Vand. 53° 25' 19" N. Br. 5° 9'

50" Ø. Lgd. Stumpønde Nr. 2 i 15 Fod Vand. 53° 24' 46" N. Br. 5° 9' 14" Ø. Lgd. Stumpønde Nr. 3 i 20 Fod Vand. 53° 23' 54" N. Br. 5° 8' 30" Ø. Lgd.

Haringvliet. Bommel. I Bommel er udlagt en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kors. mærket Hv. Nr. 5 a i 18 Fod Vand. 51° 43' 22" N. Br. 4° 17' 42" Ø. Lgd. En Stumpønde, mærket Hv. Nr. 6. i 13 Fod Vand. 51° 43' 12" N. Br. 4° 18' 17" Ø. Lgd. En Stumpønde, mærket Hv. Nr. 6 a, i 13 Fod Vand. 51° 43' 5" N. Br. 4° 18' 44" Ø. Lgd. En rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kryds, mærket Hv. Nr. 7. 51° 43' 19" N. Br. 4° 19' 20" Ø. Lgd. En Spidstønde, mærket Hv. Nr. 7, i 19 Fod Vand. 51° 43' 1" N. Br. 4° 18' 50" Ø. Lgd. Spidstønderne Nr. 7 a og 7 b, som ligger i det andet Løb, er nu mærket a og b, og Stumpønde Nr. 6 i det andet Løb er mærket a. Den mindste Dybde midt i Løbet er 18 Fod og i Fyrlinjen 13 Fod.

England. Themsens. Sea Reach. I Sea Reach er følgende røde, spidse Lystønder udlagt ved N.-Siden af det dybeste Løb:

Nr. 1 viser hvidt To-Blink hver 10 S. Den ligger i 26 Fod Vand, 2₁₀ Kml. S. 15° Ø. fra St. Andrews Kirke, og i N. 50° Ø. fra Martello Taarnet paa Grain Spit.

Nr. 2 viser hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 S. Den ligger i 28 Fod Vand, 13¹/₄ Kbl. S. 21° Ø. fra Fyret paa Southend Pier og i N. 64° Ø. fra Yantlet Baake.

Nr. 3 viser hvidt To-Blink hver 10 S. Den ligger i 27 Fod Vand, 15¹/₂ Kbl. N. 30° Ø. fra Yantlet Baake og i S. 47° V. fra Fyret paa Southend Pier.

Nr. 4 viser hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. Den ligger i 28 Fod Vand, 15¹/₂ Kbl. N. 21° V. fra Yantlet Baake og i S. 69° V. fra Fyret paa Southend Pier.

Yantlet Baake: 51° 28' N. Br. 0° 40' Ø. Lgd.

East River Middle Lystønde, der laa 9 Kbl. S fra Fyret paa Southend Pier, er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Kugletønde med Stage og Diamant.

Lowestoff. Pakefield Gat. I Pakefield Gat er der nu kun 12 Fod ved Springtids Lavvande, og en 10 Fods Pule ligger 3 Kbl. S. 71° Ø. fra West Newcome Tønde. 52° 26' N. Br. 1° 45' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Pomelin Red. Paa Pomelin Red er følgende Baaker opført:

Paa det N.-ligste af Moguehies en sort Baake med Cylinder. 48° 50' 23" N. Br. 3° 3' 37" V. Lgd. Paa Guazec Gnen en sort Baake med Cylinder. 48° 50' 24" N. Br. 3° 4' 3" V. Lgd. Paa Hole Vras en rød Baake med Kegle. 48° 50' 37" N. Br. 3° 4' 3" V. Lgd.

England S.-Kyst. Polperro. Ved Polperro er rejst fire Baaker med en sort og hvid Plade paa Toppen. Den V.-lige Forbaake staar 1 Kbl. S. 71° Ø. fra Polperro Kirke, Bagbaaken 1¹/₂ Kbl. N. 2° V. fra Forbaaken. Forbaaken er 60 Fod høj og staar 138 Fod over Vandet. Bagbaaken er 34 Fod høj og staar 278 Fod over Vandet. Polperro Kirke: 50° 19' N. Br. 4° 31' V. Lgd. De Ø.-lige Baaker staar 1¹/₂ Kml. Ø.-ligere. Forbaaken c. 1 Kbl. S. 75° Ø. fra Talland Kirke og Bagbaaken 1¹/₂ Kbl. N. 2° V. fra Forbaaken. Forbaaken er 35 Fod høj og staar 174 Fod over Vandet. Bagbaaken er 48 Fod høj og staar 322 Fod over Vandet. Afstanden mellem Baakelinjerne er 6,990 engelske Fod.

England. Barnstaple. Vraget af Fartøjet „Cornucopia“ ligger sunket paa Ydersiden af Barnstaple Barre i Fyrlinjen, 1₁₀ Kml. fra Forfynret. Et Flag er anbragt paa Masten, som er over Vandet, og en Lanterne vises fra den, naar Vejret tillader det. 51° 5' N. Br. 4° 15' V. Lgd.

England V.-Kyst. Whitehaven. Naar Uddybningsmaskinen arbejder i Whitehaven Yderhavn, viser den en rød Ballon eller to røde Lanterner, vandret for hinanden; den skal passeres forsigtigt. 54° 33' N. Br. 3° 35' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Saint Nazaire. Ved Saint Nazaire skal tændes et rødt, fast Fyr paa den ny V.-Moles Hoved, som er under Arbejde S. for Bassinerne. Fyret formørkes over Grand Trait og Klipperne Ville-es-Martin. Flammens Højde: 35 Fod. Synsviddens: 4¹/₂ Kml. Hvidt, cylindrisk Fyrtaarn.

Fyret med En-Formørkelser hver 4 S. paa Saint Nazaire Mole flyttes til et nyt Fyrtaarn paa Hovedet af den gamle Mole og skal kun vise hvidt Lys. Flammens Højde: 57 Fod. Under Bygningen vises et midlertidigt, hvidt, fast Fyr fra den gamle Moles Yderende.

Spanien. Villagarcia. Det ny Fyr ved Villagarcia Havn er nu tændt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Tibbett Rock. En sort og rød vandret stribet Spidstønde er i 29 Fod

Vand udlagt tæt S. 4° V. for Tibbett Rock., 3¹/₂ Kml. N. 73° Ø. fra Petit Manam Fyr.

Mount Desert Island. Bass Harbor. En sort og hvid lodret stribet Spirtønde er i 12 Fod Vand udlagt i det dybeste Vand paa Barren mellem Bass Harbor Head og Great Gotts Island Tønde, fra Baker Island Fyr i S, 77° V. og fra Bass Harbor Head Fyr i S.

West Penobscot Bay. Lairey Narrows. En rød Spirtønde er i 21 Fod Vand udlagt paa N.-Siden af Lairey Narrows V.-Ende. tæt S. 28° Ø. for 3 Fods Revet, fra Leadbetters Island højre Kant i S. 88° V. og fra Dogfish Ledges Stage i S. 93° Ø.

Weskeag River. En rød Spirtønde er i 26 Fod Vand udlagt tæt S. for Lark Ledge, fra Otter Island Baake i S. 88° V. og fra Garden Island Ledge Stage i N. 24° V. En sort Spirtønde Nr. 1 er i 20 Fod Vand udlagt 100 Alen S. 23° Ø. fra Graces Rock, fra Otter Island Baake i N. 80° V., og fra Garden Island Ledge Stage i N. 32° V.

Barley Ledge. En rød Spirtønde er i 29 Fod Vand udlagt tæt ved NV.-Enden af Barley Ledge, fra Long Island venstre Kant i S. 18° V. og fra Steels Ledge Monument i S. 30° Ø.

Massachusetts. Nantucket Sound. Pollock Rip Shoal. Pollock Rip Shoal Baake, paa Grundens S.-lige Del, er ødelagt.

North Carolina. Albemarle Sound. Pasquotank River. Vraget af Skonnerten „Marian A. Greene“, der laa sunket 1 Kml. S. 45° Ø. fra Wade Point Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi. River. Southwest Pass. Til Afmærkning af Grænserne for Barren ved Indløbet til Southwest Pass er følgende Tønder udlagt:

Outer Bar sorte Spirtønde Nr. 1, paa Barrens Yderkant, tæt ved Yderenden af den under Bygning værende West Jetty. Outer Bar røde Spirtønde Nr. 2, paa Barrens Yderkant, tæt ved Yderenden af den under Bygning værende East Jetty. Inner Bar sorte Spirtønde Nr. 3, ved Barrens Inderkant, midt i Forlængelsen af West Jetty. Inner Bar røde Spirtønde Nr. 4, ved Barrens Inderende, midt i Forlængelsen af East Jetty.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Patagonien. Mayne Channel. Marchand Rock. Paa Marchand Rock, der ligger i Mayne Channel, 9¹/₂ Kbl. N. 18° V. fra Toppen af Summer Island, er opført en 17 Fod høj, sort og hvid vandret stribet Baake med Stage og Ballon. 52° 19' S. Br. 73° 40' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Cherso. Paa Pynt Rotonda del Molino brænder det hvide, faste Fyr nu hele Aaret. Paa Cherso Havn ny Molehoved er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Mod Land viser Fyret hvidt Lys. 44° 57' 23" N. Br. 14° 24' 36" Ø. Lgd.

Salona Bugt. En 20 Fods Grund er funden i Salona Bugt, 4 Kbl. N. 63° V. fra Vranjica Kirke. 43° 32' N. Br. 16° 27' Ø. Lgd.

Golf von Cattaro. Kumbor. Snævringen ved Kumbor skal paa Grund af Havnearbejderne passeres saa langsomt som muligt.

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

Forindiens V.-Kyst. Modeshwar. Dart Rock. Tønden ved Dart Rock, ud for Modeshwar, er inddragen. 14° 5' N. Br. 74° 2' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Kina. Mirs Bay. Long Harbour. Warburg Rock. Paa Warburg Rock er der kun 3¹/₂ Fv. Vand. 22° 28' N. Br. 114° 21' Ø. Lgd.

Korea. Chemulpo. Warren Island. Paa Warren Island er tændt et Blinkfyr, der hver 42 S. viser Fire-Blink, hvert Blink og Mærke i Gruppen varer 7 S. og mellem Grupperne er der

14 S. Mørke. Det viser rødt Lys over Chassieriau Rock fra S. 22° V. til S. 39° V., iøvrigt hvidt Lys: Flammens Højde: 116 Fod. Synsvidden: 12 Kml. 27 Fod høj Fyrbygning. 37° 9' N. Br. 126° 21' Ø. Lgd.

Japan. Seto Uchi. Shimonoseki Strait. Vraget af Dampereen „Katsuno Maru“ ligger sunket NNØ. for Ganryu Jima, 9, Kbl. S. 11° Ø. fra det kendelige Træ paa Hiyori Yama og i S. 58° V. fra Toppen af Kojo Yama. Master og Skorsten er over Vandet.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. August 1904. — Fremmede Skibes Retsstilling i britiske Farvande. — „Norges“ Forlis. — Vejroversigt over Nordatlantehavet for August Maaned. — Barkskibet „Aalborgs“ Stranding. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte **Bundfarver**, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

H. HARLOFF'S

RØRFEJEAPPARATER

Eneforhandler for Danmark:

H. KIRSCHNER & COHN

Toldbodvej 22.

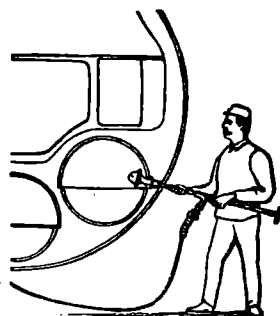
Disse Fejeapparater overgaar alle andre i Handelen værende

Eksempelvis kan anføres:

Forbindelsesstykket for Dampledningen er af Metal.

Apparatet har Sikkerheds-Endestykker.

Fejehovedet er nopsideligt (og er ofte benyttet som Erstatning for Fejehovedet paa andre Apparater).



Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Aug. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		73	75
Danmark		70	72
Norden		87 ¹ / ₂	88
Kjøbenhavn		67	68
Carl		51 ³ / ₄	52 ¹ / ₂
Dannebrog		76 ¹ / ₄	77 ¹ / ₄
Skjold		52 ¹ / ₂	53 ¹ / ₄
Urania	15	15	15 ¹ / ₄
Union		78	80
Dampsk. af 1896		80	80 ¹ / ₂
Østasiatiske		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
Østersøen		85 ¹ / ₂	88
Nordsøen		22	25
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		98	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	61
Inga		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		83 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		86 ³ / ₄	88
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..		94	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		144	144 ³ / ₄
Privatbank		115 ¹ / ₂	115 ³ / ₄
Landmandsbank	121	121	121 ¹ / ₄
Handelsbank		124 ³ / ₄	125
Grundejerbank		111 ¹ / ₂	111 ³ / ₄
Burm. & Wain		97 ¹ / ₂	98
Helsingørs Jærnsk.	99 ¹ / ₄ —99	99	99 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	154 ¹ / ₄ —1 ¹ / ₂	154 ¹ / ₄	154 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	129 ³ / ₄ —130	129 ³ / ₄	130

Vekselkurser d. 3. August 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Købet.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.15
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. August 1904.

Russiske Noter	216.15
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols	91.40
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₁₀ Mexikanske 1899	101.60
5 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats	99.60
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890	88.50

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

„Foren. Dampskibs.“ 4,000, „Norden“ 18,000, „Skjold“ 2,000, „Østasiatisk Komp.“ 10,000, „Danmark“ 12,000, „Urania“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Dannebrog“ 2,000, „Carl“ 8,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Prøv engang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira.

3 " " rød Portvin,

anbefales til d'Her. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Skib til Salg.

Jagt „Stanley“, hjemme-
hørende i Helsingør, drægtig
26,96 Reg.-Tons, er, naar
Handel snart kan ske meget
billigt til Salg ved Høven-
delse til Formand Carlsen,
Skibsværftet, Helsingør.

Jagten er norsk bygget, i
udmærket Stand, solid og
veludhalet, egner sig saavel
til Fragtfart som til Sten-
fiskeri.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28762
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine- og
Stueure,
Kikkertør,
Baro-
metre,

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

„The Engineer“ skriver den 22. Juli 1904:

Vi refererede sidste Uge Resultater af de af Dampkedel-
Kommissionen anstillede Prøver. De nøjagtige Tal ere følgende:

BABCOCK & WILCOX, 1,8 Pd. & 2,1 Pd. pr. Krafttime,
BELLEVILLE, 1,8 Pd. & 2,1 Pd. pr. Krafttime, YARROW,
(store Rør) 1,9 & 2,2 Pd. pr. Krafttime.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udfører Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag-
kyndigt.

Indehaver af de største Værksteder for denne Art Arbejde
her paa Pladsen.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovieringsforretning. Telf. 8332.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37, Nakskov.

A. L. Nielsen, Randers. Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset, Lodsvesenet, Vandbygningsvesenet, Toldvesenet, Forenede Dampskibs Selskab, Forenede Bugser Selskaber, Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovieringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Linie, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

CARL RISKA

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riska“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Per Sundin.

Skibsmægler

Sundsvall.

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

James Stenstrøm

Skibsmægler-
og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

C. HANSEN,

GIJRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Aalborg Brøndums **Akvavitter.**

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og
Tovværksaffald** til højeste Priser.



Jøns Nilsson's

Skotøjs-etablissement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Firmaet **P. PH. STUHR** Aalborg

Danmarksgade 16

udfører alle Slags Reparationer vedrørende

Skibsmaskiner og Motorer

hurtigt og samvittighedsfuldt.

Telefon 489.

Telegramadresse: „Stuhr“

PRIMA BUNKER-KUL.

BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telefon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. August 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co., København**

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støveblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

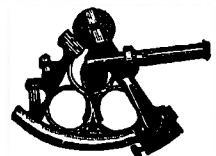
Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Treffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

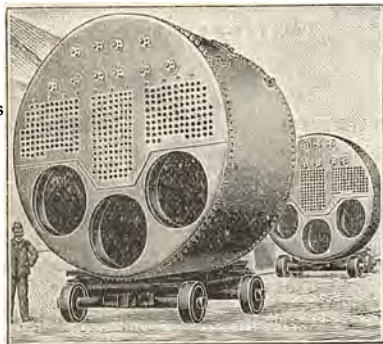
Preislær, Kjøbmagerg. 13.

Schömer & Jensen

TÖNNING a. Eider

Skibsværft, Maskinfabrik og Jærnstøberi.

Nybygning
og
Reparation
af alle Slags
Skibe
Sø-, Fragt-,
og
Passager-
dampere
o. s. v.
indtil 115
M. Længde



Kedel-
Smedie
med hydraulisk
Nitteindretning
for
Skibs-
og
Land-
Kedler
indtil de
største
Dimensioner.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

LANDMANDSBANKEN

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

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 11. August 1904.

De russiske Krydserses seneste Bedrifter i det røde Hav har i al Fald for en Tid trængt S/S. Allanton-Sagen i Baggrunden trods den voldsomme Indignation, den vakte, og de skarpe Protester fra de britiske Skibsrederorganisationer, som den gav Anledning til. Sagen vil naturligvis ikke blive glemt, og den fortjener det heller ikke, eftersom det drejer sig om et Spørgsmaal af en ganske betydelig principiel Interesse for Rederne. Sammenhængen er i Korthed den, at den britiske Dampner „Allanton“ ved Udbruddet af den nuværende Krig var paa Rejse til Saseho, hvor Japanerne har Flaadestation. Efter Russernes Proklamation var dette uden Tvivl at betragte som Transport af Kontrabande, men Russerne fik den Gang ikke Lejlighed til at opbringe Skibet. Det fik saaledes losset sin Ladning i Saseho, og alt gik godt og vel, indtil „Allanton“ befandt sig paa en ny Rejse med Kul fra en japansk Havn til Singapore. Paa denne Rejse blev den opbragt af en russisk Krydsers og indslæbt til Vladivostock, hvor den paa Grund af sine tidligere Synder blev kondemneret af Priseretten, d. v. s. erklæret for lovligt Bytte.

Nu paastaas det fra engelsk Side, at dette er i Strid med Folkeretten, medens Russerne naturligvis paastaar det modsatte, og det er Overpriseretten, som endelig skal afgøre, hvem der har Ret. Afgørelsen vil næppe komme til at hvile paa et indgaaende Studium af Folkeretslærernes Skrifter, og selv om derfor Appelretten skulde omstøde Priserettens Kændelse, tør dette næppe anses som et Præjudikat, saa at f. Eks. et dansk Skib, der kom til at befinde sig i samme Kasus kunde være sikker paa Frifindelse; thi den danske Stats Repræsentant kunde næppe for Retten fremkomme med Argumenter af saa overbevisende Art som en Stormagts Repræsentant.

Da Fredskonferencen i Haag sammenkaldtes for nogle Aar siden efter Initiativ af den fredelskende russiske Selvhersker, var der sat en stærk Agitation i Gang for at benytte Anledningen til at hidføre en Forandring i den bestaaende Opfattelse, hvorefter fjendtlig Privatejendom paa Søen er godt Bytte. Der blev imidlertid ikke noget af det den Gang, og under den nu herskende Krig synes Tendensen nærmest at gaa i den stik modsatte Retning, i al Fald fra den ene af de krigsførende Magters Side. Den Lempelse, som Pariser Deklarationen af 1856 medførte i den fri Adgang til at røve fjendtlig Privatejendom paa Søen, derved at fjendtligt Gods, som ikke er Krigskontrabande, skulde dækkes af det neutrale Flag, taber enhver praktisk Betydning, naar det staaer de krigsførende Magter frit for at erklære, praktisk taget, alt Gods for Kontrabande, saaledes som de har gjort det i den nuværende Krig. Naar de saa ydermere ikke alene konfiskerer Godset men ogsaa det neutrale Skib og det endog paa en senere Rejse, turde det være, at de har overskredet selv en meget rummelig Grænse for en krigsførende Magts Rettigheder overfor neutrale Magters Undersaatter.

Det er et i Folkeretten omtvistet Spørgsmaal, om der er Adgang til at konfiskere det neutrale Skib sammen med det forbudne Gods; i Almindelighed antages det, at der ikke er saadan Adgang, medmindre det er Tropper, som overføres, Depecher til Fjenden eller lignende; men

hersker der Tvivl herom, er der i al Fald ikke delte Meninger om, at det er utilstedeligt at beslaglægge Skibet paa en senere Rejse. En saadan Handling hviler paa den urigtige Opfattelse, at det neutrale Skib, folkeretlig set, skulde gøre sig skyldig i en retsstridig Handling ved at bringe Krigskontrabande til Fjenden. De krigsførende Magter har efter Folkeretten ingen som helst Adgang til at forbyde neutrale Magters Undersaatter at drive Handel med Fjenden. De kan sige: Vi betragter Kul og Levnedsmidler som Krigskontrabande, og hvis vi paatræffer saadant Gods under Vejs til en fjendtlig Havn, tager vi det — men de kan ikke forbyde at transportere saadant Gods og tage det neutrale Skib naar som helst og hvor som helst i Søen, naar Forbudet overtrædes. Den Reder, der lader sit Skib føre Kontrabande, véd, at han derved løber en Risiko, (at han maaske overtræder sit eget Lands Love, for saa vidt disse forbyder ham at føre saadant Gods, er en ganske anden Sag. Saadan Overtrædelse kan medføre Bøder eller strengere Straf efter Hjemlandets Love, men det er en Sag mellem vedkommende Reder og hans eget Lands Øvrighed), men naar Rejsen er lykkelig overstaaet, er Risikoen dermed definitivt til Ende.

Nu faar vi se, hvad „Appelretten“ siger derom i „Allanton“-Sagen.

Vi har fra Hr. Skibsfører H. C. Andersen, Aarhus, modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Hjemkommen fra en Rejse, finder jeg i „Dansk Søfartstidende“s Referat af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Nykjøbing M. nogle Udtalelser af Hr. Havnefoged Møller, Svendborg, som jeg ikke kan lade gaa upaaagtet hen, og beder jeg Dem derfor om Plads i Deres ærede Blad for følgende:

Da jeg i Fjor modtog Valg som Repræsentant for Dansk Sejlskibsrederi-Forening i et Udvalg, som skulde søge en praktisk og retfærdig Løsning paa Spørgsmaalet om Lodsning under Bugsering, gjorde jeg dette efter nøje Overvejelse og i fuldt Alvor, og jeg ansaa mig selv fuldstændig i Stand til at behandle dette Spørgsmaal, netop paa Basis af mit over tyveaarige Kendskab til Forholdene i de danske Smaafarvande. Det er absolut min Pligt her at bemærke, at jeg ved Samarbejde med de andre Delegerede, Hr. Admiral Hansen og Hr. Skibsfører Mathiasen, har faaet det bestemte Indtryk af disse Herrer, at de havde sat sig samme Opgave som jeg: at faa Spørgsmaalet løst paa en for alle interesserede Parter saa retfærdig og tilfredsstillende Maade som muligt, og det er ligeledes min uforgævelige Mening, at dette var opnaaet, da Forslaget i underskrevet Tilstand gik ind til Ministeriet; og har jeg, ved Samarbejde med ovennævnte Herrer, absolut ingen Grund haft til at forlange det af Havnefoged Møller anbefalede Mindretalsvotum, ligesom jeg heller aldrig har tænkt eller følt, at min Mening og Stemme var saa ubetydelig i nævnte Udvalg, at de absolut maatte drukne, som Hr. Møller bemærkede. Skulde Forslaget komme ud fra Ministeriet som Lov, er det min Overbevisning, at det vil være tilfredsstillende ogsaa for Skibsfartens Vedkommende, og jeg tør vel, indtil den Tid kommer, i det mindste gøre Fordring paa, at Hr. Havnefoged Møller undlader at kritisere Ting og Folk, som han, hvilket fremgaar af hans Udtalelser, absolut aldeles intet Kendskab har til.

Ærbødigst

H. C. Andersen.

Kristianssands Sømandsforenings Bestyrelse har, i Følge Meddelelse til Dagbladene, til Handels- og Søfartsdepartementet indsendt en Protest mod Bestemmelsen om, at Besigtelse af Emigrant-skibe skal foretages det første Sted, hvor Emigranter tages om Bord, i Stedet for som før paa det sidste Sted, Skibet anløber før Rejsen. Bestyrelsen omtaler Besigtelsen om Bord i „Norge“, som den mener er udført i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Emigrantloven af 1863 og Departementets Plakat af 1870. Den finder det uheldigt og upaakrævet af det norske Søfartskontor at forelægge Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn Spørgsmaal vedrørende Kristianssands Sørets Forhold ved den sidste Besigtelse af „Norge“. Har Departementet Adgang til at paabyde skærpet Kontrol, vil denne kunne udøves af Kristianssands Søret paa lige saa betryggende Maade som af nogen anden Søret i Norge.

Til denne Protest følger Redaktionen af „Norges Sjøfartstidende“ følgende Betragtninger, der forekommer os at have nogen Interesse:

„Man kan kun beklage den Taktløshed, der i denne Sag er begaaet ved at henvende sig til en udenlandsk Institution for at kræve dens Udtalelse angaaende en af vore egne Autoriteters Handlemaade, saa meget mere som Spørgsmaalsdokumentet har været offentliggjort, antagelig paa Departementets egen Foranstaltning, før det blev forelagt og behandlet i Retten. Sagen er af en saa delikat Natur, at man turde have ventet, at den var bleven behandlet med en tilsvarende Diskretion.

Der har Mand og Mand imellem været talt adskilligt om denne Opræden, og Indignationen har været stor. Har man ikke saa megen Tillid til vore Myndigheders Loyalitet, at det i Spørgsmaal som dette ikke er tilstrækkeligt at forlange en Erklæring angaaende det omhandlede Punkt, saa maa det staa ilde til med Tilliden.

Ved en Fremgangsmaade som nærværende er der givet Christianssands Søret et Mistillidsvotum, mod hvilket Sømandsforeningens Protest er fuldt berettiget, og man nedbryder paa denne Maade kun den Tillid og Agtelse, som vore Autoriteter skulde være berettigede til at nyde overalt her i Landet.“

Vi har modtaget følgende angaaende Forholdene i Harburg:

Da vi véd, at der er flere mindre danske Skibe, som kommer til Harburg og er sluttede med Oljekager, vil vi ikke undlade at meddele, at man kan spare Tid og Penge ved at klarere sit Skib selv, og man maa helst stoppe uden for Dokken og erkynde sig om, hvor man skal laste, da der lastes mange Kager uden for Havnen, og i saa Fald sparer man ogsaa Havnepenge.

Klareringen sker paa følgende Maade: Man gaar først til Havnekontoret og melder sig og derefter paa Toldboden, som ligger ikke langt derfra, saa det hele er besørget paa $\frac{1}{4}$ Time. Naar man med et lille Skib kan spare 15 Mark i Klarering, bør man med de Fragter, vi for Tiden har, tage dette i Betragtning. Det bør bemærkes, at Embedsmændene her er yderst imødekommende og behjælpelige, i Fald man ikke er sproget i tilstrækkelig Grad mægtig.

J. P. Hansen,
Galease „Peder“ af Faxe.

P. Josephsen,
3/m. Sk. „Vilhelma“ af Thisted.

Strandinger paa den finske Kyst. Kaptajn Chs. Lübcke skriver i „Neue Hamb. Börsenh.“ bl. a. følgende om dette Æmne:

Da Strandinger af Dampskibe i den sidste Tid er tiltaget i meget høj Grad i finske Farvande, og da jeg flere Gange har haft Lejlighed til at kunne medvirke ved de havarede Skibes Bjærgning, turde maaske min Opfattelse med Hensyn til disse Strandinger have sin Interesse. Jeg mener, at disse Uheld ikke i saa væsentlig Grad, som man har troet, skyldes de vanskelige Farvande og den der herskende Taage, men derimod i mange Tilfælde, at Skibsførerne fæster for megen Lid til de finske Lodser og deres Kendskab til Farvandet.

Disse Strandinger kan ogsaa skrive sig fra, at Sømærkerne, naar Skibsfarten aabnes i Løbet af Vinteren, af Isen er ført bort fra deres Sted. Det maa vel ogsaa erkendes, at der undertiden, særlig om Bord i russiske og tyske Dampskibe, ikke hersker den Agtpaagivenhed paa Broen, som der burde, da der mangler det tilstrækkelige Officers- og Personale i disse farlige Farvande.

I Finland har man to Slags Lodser, nemlig de saakaldte „Kronlodser“ og „Langlodser“. De førstnævnte tages blandt Fiskere og den simplere Bondebefolkning ved Kysten, og disse har ikke noget Begreb om den moderne Skibsfart eller Navigeringen af et større Skib. Hertil kommer nu, at disse Lodser bliver meget daarlig betalt af den finske Regering, hvorved de er tvungne til at søge Bierhverv, enten ved Fiskeri eller Jordbrug.

De gør sig saaledes ikke bekendt med Farvandet, og de ser heller ikke nøjagtig efter, om de udlagte Sømærker ligger paa deres Plads. Alt dette bevirker Usikkerhed for Skibsfarten.

Kaptajnerne paa Dampskibene i de finske Farvande maa være forsynede med gode Specialkort, som saa vidt muligt bør ligge fremme paa Broen, og de bør aldrig slippe Skibets Navigering af Hænderne, naar de har en finsk Kronlods om Bord; thi om Bord i alle de Skibe, der er strandet paa den finske Kyst i den sidste Tid, har det saa vidt mig bekendt, været Kronlodser, der har haft Kommandoen.

Farvandene paa den finske Kyst er i Regelen godt forsynede med gode Sømærker; men de kan ofte være udsat for at blive revet bort eller flyttet af Drivisen.

Storme og Stormvarselssignaler ved de svenske Kyster. I Følge det svenske Lodsvæsens Beretning er i 1903 252 Skibe ramt af Ulykkestilfælde ved de svenske Kyster eller nærliggende Farvande. Ikke mindre end 96 Ulykkestilfælde skete paa Grund af Taage eller Taage og Storm i Forening. 33 Skibe strandede under Storm. De værste var Orkanerne d. 18. og 19. April paa den sydøstlige Kyst langs Skaane, Orkanen d. 9. og 10. September i Kattegat og Øresund og den stærke Storm d. 3. og 4. Oktober i den nordlige Del af Stockholms Skærgaard og den sydlige Del af den botniske Bugt. Ved de 25 Strandinger, som forekom i disse Dage, gik der Menneskeliv tabt i syv Tilfælde. Ved den første Orkan forlykkede 12 Fartøjer, hovedsagelig i Kalmarsund, hvorved 3 Mand druknede. Ved den anden Orkan ødelagdes 14 Fartøjer, og 21 Mand omkom, og ved Oktoberstormen strandede 5 Fartøjer, hvorved 4 Mand druknede. 147 af de strandede Fartøjer var svenske.

Lodsforvaltningen har foreslaaet Oprettelse af Signalstationer og Stormvarselssignaler paa Vestkysten og anbefalet dertil det System, der bruges i Tyskland. Foruden Stormsignaler skal Hovedstationerne om muligt være forsynede med fuldstændige Semaforer og daglig faa Vejrbetretninger fra den meteorologiske Centralstation. Paa Bistationerne skal Stormvarselssignalerne slaas op.

Af Redningsstationerne er de ved Grønskær og Karingø paa Vestkysten blevet inddraget.

Forøgelse af et Skibs Tonnage. Det er nu ikke længer ualmindeligt, at man forøger et Skibs Tonnage ved at skære det igennem med et lodret Snit, dernæst fjerne For- og Agterpartierne fra hinanden og indbygge et nyt Mellemparti. Det er derimod noget helt nyt at gennemskære et Skib vandret og forhøje det. Dette er imidlertid nu udført i Amerika med Træ-Hjulbaaden „Ulster“, der er 62½ Meter lang, 8⅞ Meter bred og maaler 690 Tons. Meningen var derved at faa mere Plads om Bord og at faa Hjulene dybere i Vandet, saa at Farten, der var 16 Knob, kunde blive større. Skroget blev skaaret vandret igennem lige under Hoveddækket. Ved Hjælp af 12 svære Stativer, hvoraf de tre var anbragte inde i Skroget, de 9 uden Bords, saaledes at de fæstedes til Skibet i Højde med Rælingen, og endvidere med 73 Dunkrafter, hvoraf de 25 var inden Bords, skruedes Overskibet ialt ½ Meter i Vejret. Man løftede gradvis c. 7 Millimeter ad Gangen og afstivede hver Gang Overdelen med Planker og Kiler, indtil den halve Meter var naaet, hvorpaa Dunkrafter og Stativer fjernedes. Spanter og Stævne blev saa forlængede og Klædning og Garnering paaspigrede. (Kysten).

„Oscar den 2den“s Grundstødning. Meddomsretten i Kristianssand behandlede d. 3. August Sagen mod Lodsens Gunder Torresen, Trægde, som d. 28. Februar d. A. lodsede Damperen „Oscar den 2den“ ind i Havnen, men tørnede Grundten med den, saa at den maatte sættes paa Land ved Snekkerø. Lodsens blev, da Retten kendte ham skyldig i Grundstødningen paa Grund af hans Ukyndighed, dømt til Tab af sin Stilling. Han appellerede straks Sagen til Lagmandsretten.

Nyt Partsrederi i Flensborg. Til Flensborg Handelsregister er der anmeldt et nyt Aktieselskab, som ejer fem Dampskibe, der hidtil tilhørte Firmaet Schmidt & Hansen. Firmaet er blevet opløst og de fem Skibe, der tilfaldt Konsul Adolf Hansen er gaaet over til det ny Rederi. Skibene er: „Mars“, bygget 1896, 1,254 Reg.-Tons; „Iris“, bygget 1889, 722 Tons; „Juno“, bygget 1894, 884 Tons; „Vesta“, bygget 1890, 1,180 Tons; „Ceres“, bygget 1898, 1,300 Tons.

Konsul Adolf Hansen i Flensborg skal være korresponderende Reder.

I sidste Uge er der i Nordsøen blevet foretaget et nyt Forsøg med Dønvigs Redningsbøje.

I Bøjen, der blev udsat fra Dampskibet „Ragni“ af Kristiania, befandt sig tre Mand, nemlig „Ragni“s 1ste Styrmand og en Medarbejder fra hvert af de to norske Blade „Kysten“ og „Ørebladet“.

De hidtil foreliggende faktiske Meddelelser om Forsøget er, i Følge „Kysten“, i Korthed følgende: „Torsdag Morgen d. 4. Avgust kastedes Bøjen over Bord paa „Brown Ridge“ (52° 30' N. Brd. og 3° 13' Ø. Lgd.). Den gik ned med Toppen foran, men rettede sig straks op igen. Ventilen i Toppen var utilstrækkelig tilskruet, men det synes ikke at have forvoldt større Ulemper.

Under Sejladens første Dag ser det ud til, at man har haft en let Brise. Natten til Fredag har Bøjen ligget til Ankers, og Fredag har den saa fortsat Sejladens mod den hollandske Kyst. Man har da haft Kuling. Kl. 6 Em. gik Bøjen paany til Ankers. En

forbipasserende hollandsk Fiskerkutter har saa taget den paa Slæb ind til Ymuiden.

Disse Oplysninger er for knappe til, at man kan danne sig nogen velbegrunder Mening om Forsøgets Resultat. Saa meget kan dog allerede nu siges, at ny gunstige Erfaringer vel er føjet til dem, der blev vundet ved Skagen i Fjor Efteraar.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Bjærgeløn for Bjærgning af eget Skib.

Om dette Æmne skriver Højesteretsadvokat Gustav Blom, i Følge norske Blade, følgende:

Det Spørgsmaal, hvorvidt en Reder, der med eget Skib bjærger et andet af sine Skibe, kan fordre Bjærgeløn af det bjærgede Skibs Assurandør, har for Norges Vedkommende faaet sin Løsning ved Højesterets Dom af 8. Juni d. A. Det blev ved denne Dom fastslaaet, at Rederen har Ret til saadan Bjærgeløn. Hvorvidt denne Løsning er heldig eller uheldig for Assurandørerne fra et almindeligt Synspunkt set, er et Spørgsmaal, hvorom der før Dommen har været, og efter Dommen vil vedblive at være delte Meninger. Min Hensigt med disse Linjer er imidlertid ikke at inklade mig paa dette Spørgsmaal. Men Dommen medfører en for Assurandørerne vigtig Konsekvens, som jeg tillader mig at henlede Opmærksomheden paa.

Fra deres Side, som har holdt paa, at Bjærgeløn ikke kan tilkendes, har der været anført mange og vægtige Argumenter, hentede fra Lovens og Assurancebetingelsernes Bestemmelser (Jfr. ogsaa Højesterets Minoritets Votum). For nærværende Artikels Øjemed behøver jeg imidlertid kun at nævne følgende:

1. Det er efter Søløvens § 245 Rederens af Assurancekontrakten udspringende Pligt, for saa vidt han med Rimelighed kan, da at bjærge.

2. Naar han saaledes indlader sig paa Bjærgning, faar han godtgjort sine dermed forbundne Udgifter, Tab og Opofrelser (Søløvens § 252), men ingen Gevinst.

Med andre Ord: Assurandøren har ved Assurancekontrakten paa den ene Side paalagt Rederen som Pligt at bjærge, men paa den anden paataget sig Risikoen ved Rederens hensigtsmæssige Redningsforsøg.

Nu har imidlertid Højesteret forkastet denne Opfattelse af Kontrakten og antaget baade

1, at Rederens Pligt ikke gaar saa vidt, som at skride til Bjærgning med eget Skib, og

2, at Rederen, dersom han indlader sig paa Bjærgning med eget Skib, gør det paa egen, ikke paa det nødlidende Skibs Assurandørs Risiko. („No cure no pay“).

Men heraf følger — og det er denne Konsekvens, jeg ønsker at understrege — at dersom en Reder med et af sine Skibe indlader sig paa Bjærgning af et andet af sine Skibe, og Bjærgningen mislykkes, maaske med store Tab eller Havarier paa det bjærgede Skib, saa kan Rederen — selv om Bjærgningsforsøget har været foretaget i absolut god Tro og har været forstandigt og hensigtsmæssigt iværksat — ikke komme og fordre af det forgæves undsatte Skibs Assurandør, at denne skal

godtgøre ham hans Tab ved det mislykkede Bjærgningsforsøg; thi i Følge Højesterets Dom af 8. Juni 1904 gælder Sølovens § 252 ikke for dette Tilfælde; og det vilde ogsaa være en uholdbar Retstilstand, om ethvert Bjærgningsforsøg, som lykkes, skulde være foretaget for Rederens Risiko og betinge Bjærgeløn, medens ethvert Forsøg, som mislykkes, skulde være foretaget for det undsatte Skibs Assurandørs Risiko og betinge Godtgørelse efter Sølovens § 252.

Engelsk Søretsdom.

Ved den engelske Admiralitetsret blev d. 6. Juli afsagt Dom i en Kollisionssag mellem Damperne „Dewslan“ og „Louise“.

„Dewslan“ laa d. 11. Oktober i Fjor Kl. 6 $\frac{1}{2}$ om Morgenen paa Kjøbenhavns Inderred omtrent ud for Tørdokken, paa Rejse fra Kjøbenhavn til St. Petersborg. Vejret var smukt men en Smule diset; der var ingen Strøm, og Vinden blæste frisk fra ØSØ. Idet „Dewslan“ var i Færd med at dreje ud i Sejløbet for at gaa til Sø og laa omtrent Vest an med en Fart af c. en Knob med stoppet Maskine, saa man omtrent 5 Streger paa Bagbords Bov i en Afstand af 7—800 Alen Damperen „Louise“, der med en Slæberbaad foran var paa Vej fra den gamle Havn til Frihavnen. Da der paa Grund af „Louises“ betydelige Fart var Fare for Sammenstød, slog „Dewslan“ fuld Kraft Bak, gav tre korte Stød i Dampfløjten og lod umiddelbart derefter sit Styrbords Anker falde.

Om Bord i „Louise“, der efter egen Opgivelse gjorde 3—4 Knobs Fart paa det paagældende Tidspunkt, saa man „Dewslan“, da den var to eller tre Streger paa Styrbords Bov i en Afstand af 3—400 Alen i Færd med at komme ud fra de Ankerliggere, der laa paa Løbets Østside, og som hidtil havde hindret „Louise“ i at se den. Der blev da straks slaet fuld Kraft Bak og givet tre korte Stød i Dampfløjten; Roret blev lagt haardt Styrbord, medens Slæberbaaden trak til Bagbord. Ved den paafølgende Kollision ramte „Louises“ Stævn „Dewslands“ Bagbords Bov, og begge Skibene led en Del Skade.

Begge Dampere havde Lods om Bord.

Retten lagde hele Skylden for Sammenstødet over paa „Louise“, og ved Dommens Motivering støttede Dommeren sig navnlig paa § 10 i Kjøbenhavns Havnerglement, der bestemmer, at alle Dampskibe indenfor Trekrone skal gaa med passende mindsket Fart, idet han herved forstod en Fart, der var saa vidt reduceret, at et Skib, der iøvrigt blev navigeret forsigtigt, var i Stand til at tage saadanne Forholdsregler, at Skade kunde undgaas. Det var lykkedes at bringe „Dewslan“ til at ligge stille, forinden Kollisionen fandt Sted, og dette Skib havde saaledes manøvreret i Overensstemmelse med § 10, medens „Louises“ Fart havde været for stor, til at Skibet kunde standses indenfor den Afstand, i hvilken det andet Skib blev set.

Literatur.

Fiskeriberetning for Finansaaret 1902—1903. Udarbejdet paa Landbrugsministeriets Foranstaltning af C. F. Drechsel.

Statistiken for 1902 viser det største Udbytte, der endnu er opnaaet, nemlig et Totaludbytte af 9,877,459 Kr.,

hvilket er omtrent 1,193,981 Kr. mere end Aaret forud og omtrent det dobbelte af Udbyttet i 1885, da Statistiken første Gang offentliggjordes.

En væsentlig Aarsag til det betydelige Udbytte af Fiskeriet i 1902 er, at Nordsøfiskeriet, særlig Syd for Horns Rev, har været ualmindelig godt, nemlig 473,900 Kr. over et Middelaar. Forøgelsen falder saa godt som udelukkende paa Rødspættefiskeriet, der alene fra Esbjerg har været 502,000 Kr. større end Aaret forud. I det hele er Rødspættefiskerierne fra Jyllands Vestkyst og særlig fra Esbjerg i stadig Tiltagende, medens Torske- og Kullerfiskerierne er i Aftagende. Af de øvrige Vestkystfiskerier har Silde- og Makrelfiskerierne ogsaa givet over et Middelaar, medens Helleflynderfiskeriet har været noget mindre.

Ogsaa i Farvandene indenfor Skagen har Fiskeriet været større end i noget foregaaende Aar, nemlig 7,270,000 Kr. mod 6,783,000 Kr. i 1901. Fremgangen viser sig især ved Silde- og Torskefiskeriet, hvilket for en stor Del skyldes Anlæget af Anholt Havn og de derved fremkaldte forbedrede Betingelser for Driften af disse Fiskerier.

For Limfjordens Vedkommende har Indtægten af Fiskeriet i 1902 været noget mindre end Aaret forud, hvilket navnlig skyldes en Tilbagegang i Aalevaadsfiskeriet, medens Rødspætte-, Silde- og Torskefiskeriet har givet Merindtægt.

En helt ny Statistik over Antal og Tonnage af Fiskerfartøjer er tilvejebragt ved Velvilje af Chefen for Registrerings- og Skibsmaalingbureauet, og herefter udgør det samlede Antal af Fiskerfartøjer i det egentlige Danmark 2,307 med en Brutto Register Tonnage af 15,965. I en særlig Opgørelse for 18 Aars Perioden 1885—1903 ses Tilvæksten af Fiskerfartøjer at have været c. 1,000 i denne Periode, og den langt overvejende Del af denne Forøgelse falder paa den til Kutterfiskeriet hørende Flaade.

Ligesom det foregaaende Aar findes vedføjnet en Statistik over Skibsfiskeriet ved Færøerne, men denne angiver dog ikke det samlede Udbytte af Fiskeriet. Kun for Suderø S. ssel angives Udbyttet til 365,316 Kr., hvilket er lidt større end forrige Aar. Da Skibsfiskeriet i dette Sysse er drevet med 34 Skibe, medens det for den øvrige Del af Færøerne er drevet med 52 Skibe, maa det samlede Udbytte af Skibsfiskeriet antages at udgøre henved 1 Million Kroner.

I Bemærkningerne til Statistiken for Suderø Sysse angives, at der hersker Knaphed paa Mandskab, saa at hele Flaaden ikke er bleven bemanded.

I Følge Beretning fra Danmarks Fiskeriagent i England har Tilførslen af Fisk fra Danmark til England været betydelig mindre i 1903 end Aaret forud, hvilket menes at være begrundet i mindre Udbytte af Fiskeriet i danske Farvande i 1903. Af Afsnittet „Afsætningsforhold for Fisk i Udlandet“ henledes Opmærksomheden særlig paa Beretningerne om det ny Sildedrivgarnsfiskeri fra norsk Side ved Island; endvidere en Indberetning om Norges Kyst- og Havfiskeri og Beretning fra det danske Generalkonsulat i Stockholm om Fiskemarkedet dersteds.

Af Afsnittet „Foretagender til Fremme af det danske Fiskeri“ fremhæves de fortsatte Forsøg med en ny Baadtype til Brug for Fiskeri fra Thyborøn Kanal og de i 1903 gennemførte Bevillinger til forskellige Havneanlæg og Moler til Fordel for Fiskeriet ved Skagen og paa Jyllands Vestkyst.

Tonnageforøgelsen.

I „Times“ tager en Fagmand i en længere udførlig Artikel Stilling til Spørgsmaalet om den uforholdsmæs-

sige Forøgelse i Tonnage især med Hensyn til „tramp“ Dampere og de derved forårsagede lave Fragtrater. Bl. a. skriver han følgende:

Den voksende Konkurrences Størrelse maa ikke alene beregnes efter Tonnagen, men ogsaa efter dennes stedse tiltagende Økonomi.

Dette er særlig fræntrædende i den nordatlantiske Trafik nu til Dags, en Fart, i hvilken et Skib bliver hurtigere gammelt end i en hvilken som helst anden Fart. Cunard Linjen fandt det saaledes nødvendigt at holde paa en differential Beregning af deres to Dampere Umbria og Etruria, som man dog ikke kan kalde gamle, med den Begrundelse, at disse Dampere ikke er saa gunstigt stillede i Konkurrencen om Passagerbefordringen som de andre. Den nordatlantiske Passagerkonference afslog dog dette Andragende, og Cunard Linjen trak sig derfor tilbage fra den.

Selv til Trods for alle differentielle Beregninger er det imidlertid meget vanskeligt for mange ældre Dampere at tjene noget, fordi deres yngre og større Konkurrenter sejler saa langt billigere. White Star Linjen har beregnet, at dens to Skibe Majestic og Teutonic lider mere under Konkurrencen med dens egne Skibe, Celtic og Cedric, end med de andre Linjers Skibe. Kort sagt, de britiske Rederes Bestræbelser for at skaffe det rejsende Publikum de Bekvemmeligheder, som store Skibe byder, har virket tilbage paa dem selv, idet de har skadet deres egne mindre Skibe, og endnu er der dog intet Tegn til, at Rederne vil holde inde og indskrænke sig til en fornuftig Anskaffelse af ny Tonnage. I Løbet af de sidste Par Aar har White Star Linjen bygget Arabic, Celtic, Cedric og Baltic til Fart paa New York og Boston, og disse fire Dampere repræsenterer over 80,000 Tons. Cunard Linjens Udvidelse er endnu ikke gennemført, men til Februar skal Caronia, der er 21,000 Tons, være færdig, nogle Maaneder senere følger Carmania, og i 1907 kommer de to 25 Knobs Turbinedampere. Disse fire Fartøjer vil tilsammen maale 100,000 Tons, og det er nok muligt, at de vil fremkalde Svar fra deres Rivaler i Form af ny Tonnage. Der burde sættes en Grænse for denne Overproduktion, da den Teori, at det bedste overlever det andet, ikke passer her, fordi det, der i Dag er det bedste, allerede i Morgen kan være overfløjet i Væddeløbet efter Forretning. Hele den nordatlantiske Passagerfart kunde for Tiden uden Gene for Passagererne indskrænkes til to Tredjedele af den nuværende Tonnage, medens en Tredjedel af den i Fart værende Dødvægt-Tonnage vilde være mere end nok til den samlede Fragtforretning.

Ganske de samme Synspunkter gælder for den øvrige Trafik og for den store Mængde „tramp“ Dampere. Til en vis Grad kan Konkurrence være god, men der kommer et Punkt, hvor den er ødelæggende og meningsløs. Hvis engelske Redere nogensinde igen vil opnaa fredelige Dage med godt Udbytte, saa vil de gøre klogt i at holde Nyanskaffelser af Tonnage indenfor rimelige Grænser. Disse Synspunkter laa ogsaa til Grund for de Bestræbelser, som endte med Dannelsen af Morgantrusten. Naar de ikke helt kom til deres Ret, saa laa det netop i den afvigende Politik, som Cunard Linjen slog ind paa og paa dens Modstand mod en Overenskomst med de andre Lande.

Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er der i adskillige af de ledende Markeder indtraadt mere Fasthed med delvise positive Stigninger, og efter alt at dømmes er der gode

Betingelser til Stede for, at Raterne vil kunne drives yderligere i Vejret, naar blot ikke Rederne kaster al for megen Tonnage paa Markederne paa en Gang. Vi finder os jo nu lige foran den Periode, der altid har vist sig som Aarets bedste og livligste, nemlig Efteraarsmaanederne, og mangen en Reder sætter sine Forhaabninger til, at i det mindste disse maa blive saaledes, at der kan indsejles nogen Fortjeneste, som maaske vil blive Aarets eneste nævneværdige, i hvert Fald for en stor Del; navnlig engelske Rederiers, Vedkommende. Hvad der nok tør betragtes som en lille Lysning under de øjeblikkelige Forhold er, at den bedre Tendens fra flere Kanter gør sig gældende samtidig, og navnlig vil La Plata eventuelt kunne blive et godt Marked, idet der herfra sandsynligvis vil blive en meget anselig Eksport, særlig af Majs, da der for denne Artikel er bleven udstedt Udførselsforbud fra Rumænien, men maaske faar La Plata Markedet desværre ikke Lov til fuldt ud at udvikle sig, eftersom der allerede nu tilbydes Baade til at løbe ud i Ballast til 18/ à 18/6 for Lastning fra San Lorenzo. Det er den Slags, der naturligvis helst burde undgaas, men under visse Omstændigheder er der intet at sige dertil, saaledes som f. Eks. her, hvor der, naar Tiden og andre Ting tages med i Betragtning, ikke er stor Forskel paa at løbe ud i Ballast eller acceptere en Kulfragt til en daarlig Rate. Foruden La Plata er ogsaa Nordamerika et Marked med Muligheder, da der er Udsigt til en betydelig Høst baade af Bomuld og Majs, men paa Grund af den enorme Mængde faste Turbaade, som jo nu findes mellem alle Havne af nogen Betydning, maa man ikke vente sig for meget af Nordamerika for „outsiders“, og at Rederne heller ikke gør det, fremgaar af det forholdsvis ringe Antal Baade, som sendes den Vej ud. Vender vi os i den modsatte Retning, ser vi, at det østlige Marked og Sortehavet viser en Del mere Livlighed end for et Par Uger siden, hvilket har haft en mindre Fragtstigning til Følge, men derimod lader Østersøen endnu ikke saa lidt tilbage at ønske. Der er dog ingen Grund til at opgive Haabet om en Bedring i dette Marked endnu, thi vi er jo kun i August Maaned, og der kan udmærket godt komme Fart i Østersøfragterne endnu. Forøvrigt har allerede St. Petersborg bevilget lidt højere Rater for August Tonnage til Korn, og kommer der rigeligt af denne Vare frem til Afskibning, hvad der er Ting, der tyder paa, vil det øve en gavnlig Indflydelse paa Træfragterne. Set under ét er saaledes de hjemgaaende Markeder bedre, men til Gengæld er Kulfragterne i alle Retninger tarvelige.

Det østlige Marked møder op med et ganske godt Begær. Særlig Kurrachee har fragtet livligt til 15/6 à 16/ udsøgt Havn pr. August/Oktobre og fra Bombay kan faas 14/6. Calcutta har betalt 18/9 Dødvægt, og 22/6 Jutebasis noteres pr. September/Oktobre. For Sukker fra Java er Raten steget til 24/6 pr. August/September, medens der for Ris fra Burmah betales 21/3 O. C. Fra Rangoon til Japan betales 12/ én, 12/6 to Havne pr. September.

Sortehavet etc. er højere, og for større Baade er der pr. August fra Odessa eller Nikolajeff sluttet til 7/6 à 8/ udsøgt Havn, uden at der dog har været gjort mange Forretninger. For September er Markedet ogsaa stille, men fast. Sulina og Donauen tager saa godt som ingen Tonnage, derimod har Azoff fragtet livligt til 8/9 à 9/3 „any“ for prompt, 10/ for September Lastning, 6 d. ekstra Hamburg, og der er fremdeles et ikke ringe Begær. For Erts fra Poti er sidst betalt 9/3 Rotterdam, Antwerpen eller Dunkerque prompt.

Middelhavet har taget en Del Tonnage for Erts og betalte med „free despatch“ 6/3 à 6/6 Almeria/Middlesbro, 7/3 Ergasteria/Antwerpen, 7/9 San Nicolas/Maryport, 7/7½ Escombrera/Antwerpen, 8/6 Huelva/U. S. For Fosfat noteres 9/3 Sfax/Stettin eller Danzig, 8/6 Dublin, 8/3 Bona/Berwick og for Esparto 13/ Oran eller Arzew/Granton, 13/3 à 13/6 Arguilas eller Almeria/Firth of Forth.

Fra Afrikas Nordkyst (2 à 3 Pladser) noteres 9/ à 9/6 for Byg til U. K. og for Bønner fra Cypren 15/6 à 16/ (Oktober). Salt fra Trapani til Gøteborg kan faas til 65 Øre pr. Hektoliter. Aleksandria er stille paa Basis af 6/ à 6/3 Bomuldsfrø til London. For Erts fra Bilbao sluttes der ikke meget; sidst betalte Rater er 3/10¹/₂ Newport eller Cardiff, 4/4¹/₂ Middlesbro, 4/7¹/₂ à 4/9 Dunkerque, 5/1¹/₂ Maryport.

Nordamerika har taget flere Baade end ellers i lange Tider, og Markedet maa karakteriseres som ret fast med en sund Tendens. Fra Golfen sluttedes flere Baade paa Netto Charter til 10/ à 10/3 U. K. eller Kontinentet pr. Avgust/September, 11/6 Danmark én Havn, 12/ to Havne, medens 11/ betales pr. Oktober. Tømmerpladserne har fragtet jævnt til omtrent uforandrede Rater og betalt bl. a. 92/6 til La Plata, medens c. 80/ kan faas til Holland og U. K. For Bomuld sluttes intet fra Golfen for „outsiders“, derimod har de atlantiske Havne taget nogle September Baade til 27/6 à 30/ pr. September. Korn eller Fosfatfragter findes der ingen af, men for Petroleum i Kasser til Østen sluttedes nogle Baade til Rater, der viser en lille Stigning siden sidst, idet der fra New York betales 23 Cents til Shanghai, fra Filadelfia 22¹/₂. Træfragterne fra Canada er ogsaa fastere, der sluttedes til 35/ fra St. John til Bristol Kanalen, 36/9 Preston, 32/6 Manchester direkte, og fra Miramichi akcepteredes 38/9 til Mersey. For Maanedesfragt ligger Forretningen temmelig stille, men der er adskillige Ordre i Markedet.

La Plata Markedet er fast, men der er ikke meget Begær for senere end Avgust/September. Paa denne Termin er der fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet sluttet livligt til 17/9 for Baade paa 5,000 Tons og derover, 18/ à 18/6 for c. 4,000 Tons Baade og 18/9 for 25/3,000 Tons Baade. For Oktober er der næsten ingen Efterspørgsel, men 18/ har været betalt i et Par Tilfælde. For Quebracho Træ fra Colastine noteres 21/ til Kontinentet.

Østersømarkedet er ikke særlig livligt for Øjeblikket. Der noteres ikke overdrevent mange Laster, men paa den anden Side er ogsaa en ret betydelig Del af den Tonnage, der trafikerer Østersøen, beskæftiget med at udføre tidligere afsluttede Kontrakter. Hørhøsten menes at ville falde sent i Aar, og hvad Korn angaar, da lader det sig endnu ikke overse, hvordan Eksporten heraf vil stille sig, men man venter almindeligvis, at der vil blive en Del til Efteraaret. Fra St. Petersburg er der sidst sluttet til 1/1¹/₂ Hvedebasis London eller Rotterdam, hvilket kan gentages pr. Avgust med Option af Weser, Antwerpen, Hamburg til 3/4 d. à 1¹/₂ d. mere. Riga er stille og noteres 20/ à 21/ D/B. London, Hfl. 13 Kappbjælker Holland, Frcs. 25/26 D/B. Antwerpen, Frcs. 28 Rouen, Frcs. 29/30 pr. Favn Props til Ghent, Rm. 21/23 for Smaadampere med Brædder til Danmark. Libau har sidst betalt 9³/₄ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, men Begæret er kun ringe. Der findes en Del Trælaster fra Libau, og der noteres bl. a. 21/ D/B. for mindre Baade til Østkyst Kulhavn, Frcs. 28 pr. Favn Props til Terneuzen, Frcs. 30 Calais. Lignende Rater betinges fra Windau, endvidere Hfl. 13¹/₂ à 14/ for Kappbjælker til Holland eller Ghent. De tyske Pladser har ikke meget at byde paa ud over Sveller, som kan faas til 5/3 à 6/ til Østkysten. Fragterne fra Botten viser ikke megen Forandring. Der er betalt Hfl. 13 D/B. B. fra 2 Pladser i Sydfinland til Antwerpen, Frcs. 52 D/B. 2/3 Boards 3 svenske Pladser til Barcelona, og endvidere noteres 18/6 à 19/3 D/B. Kronstadt/Firth of Forth, 22/ D/B. 23/6 1/4 Boards London, 19/ à 20/ pr. Std. Props Sundsvall/Tynen, 21/ fra Nordfinland, 22/6 D/B. Brahestad/Grimsby, Frcs. 28/29 D/B. B. Sydfinland/Antwerpen, Frcs. 26/27 D/B. 1/2 Boards Narva/Ostende, Frcs. 31/32 Pitprops Sydfinland/Calais. For Sukker sluttedes en stor Dampere Stettin/New Orleans til 8/ pr. Ton.

Kulfragterne er meget tarvelige i alle Retninger, og

det er i mange Tilfælde den rene Tabsforretning at sejle med Kul til de nu opnaelige Rater, tilmed da Ekspeditionerne, navnlig paa Tynen, gennemgaaende er daarlige. Der er fra Tynen eller Blyth sidst sluttet til 3/6 Kronstadt, 3/6 Swinemünde, 4/ Stettin, 3/9 à 4/ Libau eller Riga, 3/7¹/₂ à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 3/9 à 4/ Stockholm, 4/9 à 5/ Genua, 5/6 Venedig. Fra Firth of Forth betales 3/6 à 3/7¹/₂ Kronstadt, 3/10¹/₂ Riga, 4/1¹/₂ Norrkøping, 4/4¹/₂ à 4/6 Kiel eller Wismar, 3/7¹/₂ à 3/9 Pillau eller Swinemünde, 4/ à 4/9 dansk Provins-havn. Cardiff fragtede til 4/4¹/₂ Kjøbenhavn, Frcs. 6¹/₄ Marseilles, 5/ Genua eller Savona, 5/1¹/₂ Aleksandria, 7/3 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er stadig ret stillestaaende:

ab Danzig noteres til Gefle eller Stockholm 5 Mark pr. Ton gammelt Jærn, til Wyborg Sukker 8 Mark, til Stockholm 6 Mark, Sundsvall 7 Mark pr. Ton Mel, til Warnemünde 30 Pf. pr. Normalsvælle, til Danmark, Sydsverrig 25 Pf. pr. Ctnr. Oljekager.

ab Stolpmünde søges endnu et Par Skibe for Havre til Danmark, Sydsverrig 4¹/₂ à 4³/₄ Mark, Gøteborg 5¹/₄ Mark.

ab Stralsund er sluttet 3¹/₂ Mark for Byg til Sundhavn og noteres 4 Mark for Havre.

ab Rostock, Kristianssand Rug 4¹/₂ Mark, til Danmark indtil Aarhus eller Sydsverrig 3 Mark, indtil Aalborg eller Gøteborg 3¹/₂ Mark.

ab Sydsverrig, Antwerpen 10 Frcs., Hamburg 4 Mark, Kiel 3³/₄ Mark, alt Gadesten, til Königsberg Kantsten 4 Mark.

ab Sølvesborg, Skien 4¹/₄ Kr., Reval 4³/₄ Mark, Åbo 5 Mark, alt pr. Ton Kaolin.

ab Helsingborg, Riga, Helsingfors 4¹/₂ Mark, Bremen 4¹/₂ à 5 Mark, Danzig 3¹/₂ Mark, pr. Ton Ler-varer.

ab Nyborg er sluttet og noteres til Stralsund 3 Mark, Stettin 3 à 3¹/₄ Mark, Colberg 3¹/₄ Mark, Rügenwalde, Anklam 3¹/₂ Mark, alt pr. Ton Majs fra lossende Dampere.

ab Kastrup er sluttet Gødning til Grenaa 12 Øre og noteres nu en Ladning til Randers 13/14 Øre.

ab Kjøbenhavn har det været meget flovt; der blev atter sluttet et Par Skibe for Solsikkekager til Landskrona 9 Øre, samt til Aarhus Gødning 12/13 Øre.

ab Bornholm, Kiel 8 Mark, Lübeck 9 Mark pr. Tusind Klinker (c. 5 Pd), til Stettin Skærver 3¹/₂ Mark, til Libau Sten 3 Mark, til Flensborg 3¹/₂ Mark.

ab Bottenhavet. Der noteres Kotka, Frederikshavn 22 Mark, Kjerteminde 22 Mark, Trångsund, Præstø 21 à 22 Mark, Sundsvall, Kjøbenhavn 19 à 20 Mark, Lovisa, Klagshamn, Stav 20 à 21 Mark.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Kan et Dampskib i Følge Loven losse uafbrudt Nat og Dag paa Lastemodtagerens Bekostning, naar Konnossementet indeholder følgende Klausul:

„Consignees or their assigns must take delivery of their goods as soon as the ship is ready to discharge them, except in London, where 24 hours from ship reporting at Custom House are allowed; otherwise the ship shall be at liberty to land or warehouse them, or discharge them into lighters at the risk and expense of the owners of the goods“.

Sv.: Uafbrudt fortsat Losning kan stipuleres ved en speciel Klausul i Konnossementet, hvilket ogsaa er blevet gjort; men den her citerede Klausul hentyder jo ikke paa nogen som helst Maade til uafbrudt Losning, og der kan saaledes ikke i Følge denne gøres nogen Forpligtelse gæl-

dende til uafbrudt Modtagelse af Last. Parternes Ret i det her omhandlede Tilfælde kan dog maaske være afhængig af Forholdene paa Lossepladsen eller andre Bestemmelser i Konnossementet. (Shipp. Gaz.)

Fra Sø og Land.

I Løbet af de sidste 14 Dage er der blevet arbejdet paa en Udvidelse af Indløbet til Helsingborg søndre Havn. Bredden forøges med c. 10 Meter i en Dybde af 18—20 Fod, i Lighed med den øvrige Del af Indløbet.

(Helsingør Avis.)

I Skien er under Firmaet, Aktieselskabet Borgestad, dannet et nyt Dampskibsselskab med en Aktiekapital af 980.000 Kr. Selskabet har overtaget Damperne Britannic, Brand og Breid, der tidligere tilhørte Rederiet G. Knudsen. Hr. G. Knudsen er udnævnt til korresponderende Reder.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteris 5. Trækning begynder Onsdag d. 17. Aug. Publikums Opmærksomhed henledes paa, at enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet, derved erhverver sig Ret til at erholde sin Lodseddelt fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 39.000 Gevinster til en Værdi af næsten en halv Million Kroner, og i hvilken Trækning der er Præmier foran og bagved alle Hovedgevinsterne, alene mod at betale Fornyelsesprisen til denne Trækning; medens derimod den, der først indtræder i Spillet til 6. Trækning, maa betale Indskudssummen baade til 5. og 6. Trækning, foruden Stempelafgiften til 6. Trækning, med ialt 7 Kr. 50 Øre. — For ny Spillere er det derfor særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet. Paa en og samme Lodseddelt kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Anna, dansk Skonnert, kom d. 4. ds. med en Ladning Træ paa Grund paa Scroby Sands. Flot ved Højvande uden Assistance og er ankommet til Yarmouth Havn.

Lenok, 3-m. Skonnert af Riga, blev Natten til d. 6. ds., paa Rejsen fra Fowey til Hjemstedet med en Ladning Piberler, medens den laa til Ankers ved Lappegrunden. paasejlet af Barkskibet Colomba af Arendal, bestemt til Madagaskar med Trælast fra Karlshamn. Lenok blev af „Bien“ bragt ind til Helsingør med megen Skade særlig paa Forriggen. Colomba gik efter Kollisionen til Ankers ved Hellebæk med knækket Klyverbom og Skade i Boven.

Comet, Kutter af Frederikshavn, har Natten til d. 7. ds. været i Kollision med Jagten Lykkens Prøve af Drammen i Farvandet Nordøst for Frederikshavn. Comet fik Skanddæk og en Del Planker knust foruden anden oven Bords Skade, og Lykkens Prøve fik Skade i Stævnen og mistede hele Forriggen.

„The Engineer“ skriver den 22. Juli 1904:

Vi refererede sidste Uge Resultater af de af Dampkedelkommissionen anstillede Prøver. De nøjagtige Tal er følgende:

BABCOCK & WILCOX, 1,8 Pd. & 2,1 Pd. pr. Krafttime, BELLEVILLE, 1,8 Pd. & 2,1 Pd. pr. Krafttime, YARROW, (store Rør) 1,9 & 2,2 Pd. pr. Krafttime.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 8. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, afg. forv. 10. August fra Antwerpen direkte til Kenigsberg. — Alabama, Gotsche, afg. fra New Orleans 19. Juli hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 1. Aug. til Boston. — Algarve, Borries, afgaar forv. 9. August fra Lappvik til Cette. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Antwerpen 7. Aug. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afgaar forv. 9. August fra Libau til Antwerpen. — Antwerpen, Mikkelsen, oplagt i Nordre Frihavn. — Arkansas, Petersen, afg. fra Baltimore 2. August hertil via Christiania. — Arno, Strubberg, afgik fra Algier 5. August hertil. — Axelhus, Skow, ank. til Trondhjem 8. August. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til London 7. August. — Beira, Lunge, afg. fra Cadiz 8. Aug. hertil via Lissabon. — Ceres, da Cunha, afg. fra Leith 2. August til Island. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. hertil 9. August fra Aarhus. — Christian IX., Müller, ankom til Pillau 7. August. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afg. forv. 9. eller 10. August fra Kristinesstad til Alicante. — Douro, Mortensen, ankom til Livorno 6. August. — Eshjerg, Sæberg, afg. fra Stockholm 9. August til Riga. — Florida, Ørum, oplagt i Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 7. August. — Garonne, Kromann, ank. til St. Petersburg 6. Aug., afg. forv. 11. August til Burgå. — Georgios I., Sørensen, ank. til St. Petersburg 1. August, afgaar forv. 14. August hertil. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 5. August til New York. — Hellig Olav, Holst, afg. fra New York 3. Aug. hertil via Christiansand. — Hengest, Harder, afg. fra Newcastle 9. August hertil. — Hjælm, Simonsen, ankom hertil 9. August fra Danzig. — Island, Holm, afg. fra New York 30. Juli hertil via Norge. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Dartmouth 9. August fra Marseille til Halmstad. — Jolantha, Christiansen, ank. til Antwerpen 5. August, afg. 21. August hertil. — Kasan, Hansen, afg. fra Libau 7. Aug. direkte til Hull. — Kentucky, Staal, afg. forv. herfra 10. August til Boston og New York. — Kiew, Frisenette, ank. hertil 6. Aug. fra Hull. — Loire, Caignou, afg. fra Havre 6. August hertil. — Louise, Kruse, afgik fra Libau 6. Aug. direkte til Hull. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 5. August til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 4. August. — Morsø, Jacobsen, ank. til Oscarshamn 9. August. — Moskov, Meldahl, ank. til Antwerpen 5. August. — Nicola'j II., Lissner, ankom hertil 2. Aug. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 1. August, afg. 14. Aug. hertil. — Nordjylland, Kragh, afg. fra Riga 6. Aug. direkte til Antwerpen. — Oscar II., Skjødt, afg. herfra 10. August til New York via Norge. — Perm, Christensen, ankom hertil 8. August fra Libau. — Prege'l, Olsen, ank. hertil 6. August fra Hull. — Ribberhus, Larsen, afg. herfra 10. August til Vestnorge. — Rita, Schibbye, afg. fra Newcastle 9. August hertil. — Seine, Dampt, ankom til Bordeaux 5. August. — Texas, Andersen, ankom til New Orleans 28. Juli. — Thyra, Fischer, ank. til Hull 3. Aug. — Tiber, Bech, pass. Dartmouth 8. Aug. til Barcelona. — United States, Wulff, ankom til New York 7. August. — Valdemar, Johnsen, pass. Skagen 9. Aug. hertil. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom hertil 7. August, afg. 12. August til Island. — Viking, Rasmussen, afg. forv. 9. August fra Dunkerque. — Bergenseren, Klausen, ank. hertil 8. Aug. fra Vestnorge. — Ellen, Østenson, afgik herfra 9. Aug. til Oxelösund. — Klar, Rabe, ankom til Göteborg 7. August. — R. F. Berg, Persson, ankom hertil 9. August fra Kenigsberg. — Marie, Monsen, ankom til Manchester 5. August. — Vadsøe, Paulsen, ankom hertil 8. August fra Swansea.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Wrisberg, afgik fra Kotka 8. August. — Frode, Toite, ankom til Lovisa 3. August. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rouen 9. August. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Rouen 9. August. — Erik II., Schmidt, afg. fra Stettin 8. August. — Knud II, Hansen, ank. til London 9. August. — Danmark, Kræmer, ankom til Stettin 8. Aug. — Ragnar, Holst, ank. til Rouen 8. Aug. — Skjold, Risø, afgik fra Kristinesstad 8. Aug. — Magnus, A. Mahneke, ank. til Burntisland 8. Aug. — Olaf, Petersen, ankom til Sunderland 5. Aug. — Svend II, Ribber, afgik fra Stettin 2. August. — Harald, Hveysel, afgik fra Kronstadt 9. Aug.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Grangemouth 7. August. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Riga 4. August, bestemt til Dunkerque. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Newcastle 3. August, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Schjødt, ank. til Gand 5. August. — Helge, Olsen, afgik fra N. Shields 6. August, bestemt til Kronstadt, Rolf, Olsen, afg. fra Antwerpen 6. August, best. til Newcastle. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Calais 5. August.

Viking. Bjørn, Huus, afg. fra Trangeund 5. August. — Vagn, Mahncke, ank. til Kronstadt 5. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Newcastle 4. August, bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Rotterdam 5. August. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Leer 7. Aug., bestemt til Sunderland. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Sunderland 6. August, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 6. August. — Russ, Rasmussen, ank. til Kronstadt 25. Juli. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kronstadt 2. August.

Heimdal. Aline, Leth, ankom til Antwerpen 29. Juli. — Kamma, Løffer, afg. fra Riga 4. Aug. — Helga, Risø, ank. til Furugrund 9. Aug. — Martha, Christensen, afgik fra Westhartlepool 6. Aug. — Elna, Rathje, afg. fra Sunderland 6. Aug. — Therese, Pedersen, ank. til Gefle 8. Aug. — Simone, Jørgensen, ankom til Tyne 8. Aug. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Newcastle 5. Aug.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Archangel 4. August. — Dana, Lambertsen, afgik fra Sunderland 6. August. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Kjøbenhavn 8. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Lödingen 7. Aug., bestemt til Trelleborg. — Niobe, Mathisen, pass. Ouessant 8. August, bestemt til Rochelort. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Ghent 6. August, ankom til Middlesbrough 8. August. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Esbjerg 4. August, ankom til Grimsby 6. Aug. — Nordseen, Gram, afgik fra Walkom 4. August, ank. til Råfsö 6. August. — Nexos, Basse, afgik fra Björkö 5. August, ankom til Kronstadt 6. August. — Nora, Jørgensen, pass. Frederikshavn 3. August, bestemt til Morlaix. — Napoli, Christensen, afgik fra Bremerhafen 5. August, bestemt til Reval. — Neptun, Knudsen, afg. fra Bremen 8. August, bestemt til Burntisland. — Nerma, K. Nielsen, afg. Hernøsand 6. August, bestemt til Le Tréport. — Alfa, Hansen, ankom til St. Davids 4. August. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Kemi 5. August, bestemt til Guernsey.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Methil 8. August. — Mary, Nielsen, afg. fra Faversham 9. Aug., best. til Hull.

Jylland. Ester, Sørensen, ankom til Rouen 7. August. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Burntisland 5. Aug., bestemt til Kronstadt.

Nordseen. Nordland, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 10. August. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Korsør 7. August. — England, Andresen, ank. til Lappvik 7. August. — Holland, Lund, ankom til Riga 28. Juli. — Rusland, Møller, afgik fra St. Petersburg 7. August.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Trangsund 3. Aug. — Mars, Rasmussen, ank. til Thisted 9. Aug. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Grangemouth 3. Aug. best. til Archangel.

Kjøbenhavn. Russia, Jespersen, afgik fra Dunston 29. Juli, ankom til Aalborg 31. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 5. August, best. til Delfzyl.

Østersøen. Patria, Petersen, afgik fra Middlesbro 4. August, best. til Luleå. — Gratia, Andersen, afgik fra Dordrecht 4. August, ankom til Dunston 6. August.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Frederikshavn 4. August, best. til Riga. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 4. August. — Britannia, Jensen, afgik fra Blyth 3. August, best. til Kronstadt. — Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Amsterdam 9. August. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Helsingør 5. August, ank. til Trangsund 8. August.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Dunston 7. Aug., best. til Hamburg. — Estonia, Jensen, ank. til Kronstadt 6. August.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Windau 7. August. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Hamburg 5. August. — Flynderborg, Larsen, ankom til Sunderland 6. August. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 1. August. — Frederiksberg, Hansen, ank. til Kronstadt 5. August. — Jomsborg, Kühl, ank. til Ny Karleby 8. Aug. — Kronborg, Hveissel, ank. til Mobile 28. Juli. — Rosenborg, Schultz, ank. til W. Hartlepool 6. Aug. — Skanderborg, Jensen, ank. til Nantes 7. Aug. — Søborg, Fischer, ankom til Cape Tormentine 27. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 7. August. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Sevilla 23. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Kbhvn. 6. Aug., best. til Sandvik. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Svendborg 9. Aug., best. til Wiborg Distrikt. — Marselisborg, Mathiasen, afg. fra Uleåborg 3. August, best. til Rouen. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Blyth 7. Aug. best. til Kronstadt. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 9. Aug., best. til Calais. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 5. August. — Ulfshørg, Eriksen, ankom til Blyth 4. August. — Vordingborg, Petersen, ank. til Riga 6. Aug.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ankom til Wartsala 7. August. — Kallundborg, Lund, afg. fra Grimsby 3. Aug., best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Ghent 31. Juli. — Helene, Jensen, afgik fra Trangsund 1. August, ankom til Ghent 1. August. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Kiel 5. August, best. til St. Petersburg. — Hermia, Petersen, ankom til Antwerpen 6. August. — Alice, Hansen, afgik fra Aalborg 5. August, ankom til Methil 8. August. — Ajax, Brorson, ankom til Aalborg 4. August. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 9. Aug., best. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Bombay 5. August. — Prins Valdemar, Kock, ank. til Hankow 21. Juli. — Siam, Jensen, afg. fra Singapore 4. August. — Anamba, Cortsen, afg. fra Suez 16. Juli. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra La Pallice 8. Aug. best. til Bilbao. — St. Jan, Rambusch, ank. til Tampico 6. August. — St. Thomas, Schmidt, afg. fra St. Thomas 28. Juli, best. til Coruna.

Ærø. Erindring, Hansen, ank. til Trangsund 8. Aug.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Repola 1. August. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Ghent 9. August. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Brandehamn 4. Aug. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Xypila 5. August. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Repola 7. August. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Calais 5. Aug. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Kbhvn. 8. August. — N. F. Høffding, Ellekilde, ligger i Helsingør. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Dunkerque 7. Aug. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Repola 6. August.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Calais 8. August, bestemt til Sunderland. — London, Bom, ankom til Trangsund 9. August. — Paris, Krogh, ankom til Venzel 7. Aug. — Bryssel, Tholander, afgik fra Simo 3. August, best. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, v. Thun, ank. til Dunkerque 30. Juli. — Wien, Brink, ankom til Rotterdam 29. Juli.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Ystad 7. Aug.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandie, Schmidt, afgik fra Antwerpen 6. August, bestemt til Stettin. — Slesvig, Svarrer, ankom til Trangsund 7. August.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Laura, Callesen, passeret Montevideo 1. August fra Pernambuco til Frey Bentos. — Doris Brodersen, Hansen, afgik fra Kaipara 20. Juni til Glasgow. — Esmeralda, Pedersen, ankom til Newcastle N. S. W. 5. August fra Port Natal. — Valparaiso, Jørgensen, ankom til Queenstown 3. August fra Buenos Aires beordret til Göteborg. — Embla, Jepsen, prajet 23. Juli paa 39° N. 13° W. fra Cardiff til Savanilla. — Casma, Sonnichsen, ankom til Göteborg 6. Aug. fra St. Ybes. — Wilhelmine, Warrer, ankom til Falmouth 6. August fra Melbourne.

Fanø, Sønderho. Fides, Kristjansen, ankom 27. Juli til Santos fra Hamburg.

Rønne. Herman Olsen, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 4. August. — Rolf, Møller, ankom til Oscarshavn 5. August. — Amalie, Nielsen, ankom til Münsteraa 5. Aug. — Castor, Clausen, ankom til Neufahrwasser 5. August. — Hermod, Grønwald, ankom til Kjøbenhavn 6. August. — Coureer, Jakobsen, ankom til Nekse 6. August. — Freja, Beck, ankom til Pillau 6. August. — Bornholm, Jensen, ankom til Petersborg 7. August. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpmünde 7. August. — Veset, Kofoed, ankom til Middlesbrough 7. August.

Svendborg. Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Dunkerque 31. Juli. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Dunkerque 31. Juli. — Agnes, Andreasen, ank. til Dunkerque 1. August. — Urda, Mikkelsen, ankom til Drøbak 31. Juli. — Rossing, Larsen, ankom til Fowey 2. August. — Concordia, Henriksen, ankom til Grangemouth 2. August. — Danebrog, Bergesen, ankom til Hamburg 1. August. — Lindhardt, Madsen, ankom til Mo 1. August. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til London 2. August. — Anna

Kirstine, Frandsen, ankom til Umeå 3. August. — Roma, Jensen, ankom til London 3. August. — Iris, Hansen, ank. til Rønne 2. August. — Neptunus, Jensen, ank. til Rønne 5. August. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til St. Malo 5. August. — Solon, Rasch, ankom til Kirckaldy 5. August. — Skjold, Larsen, ank. til Dunkerque 4. August. — Flora, Sørensen, ankom til St. Petersborg 5. August. — Psyche, Nielsen, ankom til Rochester 6. August. — Standard, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 6. August. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Stockton 7. August. — Hertha, Hansen, ankom til Rønne 8. August. — Ragnbild, Andersen, ankom til Greenock 7. August. — Magnet, Gommesen, ank. til Landskrona 6. August. — Ariel, Nielsen, ankom til Gravesend 7. August.

Ærs. Astræa, Svane, ankom 2. Juli til Havre. — Hosanne, Philippen, ankom 9. Juli til Domino. — Karen, Bager, ankom 1. Juli til Laurvig. — Christian den 9de, Lauritsen, ankom 2. August til Brahestad. — Immanuel, Schmidt, ankom 2. August til Christianssand. — Albertha, Kromann, ankom 1. August til Stranraer. — Christiana, Petersen, ankom 30. Juli til Aberdeen. — Marie, Friis, ankom 31. Juli til Oscarshamn. — Anne, Frederiksen, ank. 3. August til Rio Grande. — Maren, Albertsen, ankom 3. August paa Port Madox Red. — Dannebrog, Folmer, ank. ankom 3. August til Rønne. — Hans, Boye, ankom 3. August til Ipswich. — Thor, Kromann, ankom 3. August til Belle Isle. — Marthing, Friis, ankom 1. August paa Kjøbenhavns Red. — Kathinka, Olsen, ankom 1. August paa Kjøbenhavns Red. — Alf, Rasmussen, ankom 1. August paa Kjøbenhavns Red. — Herkules, Bager, ankom 3. August til Neufahrwasser. — Olga, Jørgensen, er afgaaet fra Bannff. — Hekla, Jørgensen, ank. 3. August til Dunkerque. — Anne Dorthea, Rasmussen, afg. 1. August fra Odense til Faxø. — Fædrenes Minde, Christensen, ankom 2. August til St. Petersborg. — Elise Marie, Olsen, ankom 3. August til Stralsund. — Kronen, Hermansen, afgik 23. Juli fra Sidney til Fogo. — Mercur, Friis, er ankommen til Dunkerque. — Amalie, Nielsen, ank. 26. Juli til Thorshavn (Færøerne). — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afgik 3. August fra Peel til Cadix. — Alma Marie, Hansen, afgik 30. Juli fra Saffi til Leith. — Marie, Weber, ank. 5. Juli til St. Petersborg. — Thyra, Rasmussen, ankom 25. Juli til Reykjavik. — Amor, Rasmussen, ankom 5. August til Kotka. — Salvador, Fabricius, ankom 5. August til Uleåborg. — Bien, Petersen, ankom 6. August til Neufahrwasser. — Kathinka, Rasmussen, ank. 6. August til Kjøbenhavn fra Stralsund. — Amor, Hansen, ankom 6. August til Kjøbenhavn. — Brødrene, Petersen, afgik 6. August fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. 6. August til Libau. — Express, Boye, ankom 5. August til Halmstad. — Wilhelmine, Jensen, ankom 7. August til Hammershavn. — Mathilde, Hansen, ankom 8. August til Skien. — Saga, Jensen, ank. 8. August til Hamburg. — Nansen, Petersen, ankom 8. August til Harnes (Gefle). — Enigheden, Friis, ankom 5. August til Lysekil. — Bølgjen, Friis, ankom 7. August til Carlshamn. — Niels, Jensen, ankom 8. August til Borgå. — Skirner, Thomsen, ankom 6. August til Frihavnen. — Diana, Hansen, er 1. August afsejlet fra Archangel til Jersey. — Abba, Petersen, ankom 5. August til Nakskov.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Humlebæk. Humlebæk Havnefyrr er nedlagt og tændes altsaa ikke den 15de August 1904.

Limfjorden. Lemvig. Den 15de August 1904 forandres Belysningen ved Lemvig Havn og bliver saaledes:

To røde, faste Ledefyr. Bagfyret staar paa Bakken over Byen. Flammens Højde: 70 Fod. Forfyret staar ved Havnebanen, 125 Alen N. 5° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 20 Fod. Fyrene lyser over en Vinkel af 25° paa hver Side af Fyrinjen og vises fra 6 Fod høje, hvide Fyrhuse.

Et grønt, fast Fyr paa Dækmolens Ø.-Ende. Flammens Højde: 10 Fod. Fyret lyser fra VNV. gennem N. og Ø. til SØ. Grønt, 6 Fod højt Fyrhus.

Et rødt, fast Fyr paa den ny Havnepiers NV.-Hjørne. Flammens Højde: 14 Fod. Fyret lyser fra NV. gennem N. til NØ. Sort Fyrpæl.

Et rødt og grønt, fast Fyr paa den gamle Havns N.-Moles Ø.-Ende. Det viser rødt Lys fra S. gennem V. til

NV. t. N., grønt Lys fra NV. t. N. gennem N. og Ø. til S. Flammens Højde: 15 Fod. Brunt, 6 Fod højt Fyrhus.

Brændetid: 15de August—1ste Maj.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Den 4de Juni 1904 er Fyrskibet „Plevna“ atter udlagt paa Station.

Tyskland. Frisches Haff. Elbing Farvand. Paa NV.-Siden af Bøjningen i Elbing Farvand foretages Opfyldning til Bygning af en Fyrbaake. Stedet er afmærket med en hvid Stage med rød Cylinder og om Natten med et hvidt, fast Fyr.

Neufahrwasser. Indtil den 26de August 1904 foretages Skydeøvelser ved Neufahrwasser fra Kl. 9 Fm. til Kl. 1 Em. og i indtil 6 Kml. Afstand fra Fyrtaarnet. Naar der skydes, hejses en sort Ballon og et sort Flag paa Signalmasten ved Lodshuset og Damper ligger ude.

Grosses Stettiner Haff. Vraget, som var sunket i Grosses Stettiner Haff, 2 Kbl. S. 30° Ø. fra sort Spidstønde Nr. 17, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Patschkamp. Lystønden „Patschkamp O.“ er flyttet 1 Kbl. SV. hen i 10 Fod Vand og ligger $\frac{3}{4}$ Kbl. fra Hovedfarvandet. Den viser midlertidig to hvide, faste Fyr vandret for hinanden.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristianiafjorden. Natterø Ø. I Kristianiafjorden er følgende Boer fundet:

I Lindholmkielen en 27 Fods Bo $1\frac{1}{2}$ Kbl. SV. $\frac{1}{3}$ V. fra Kraakene S.-lige Skær. En 15 Fods Bo $3\frac{1}{4}$ Kbl. N. t. V. fra Kraakene N.-lige Skær. En 16 Fods Bo $3\frac{1}{4}$ Kbl. S. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. fra Bassen. En 11 Fods Bo $3\frac{1}{4}$ Kbl. SØ. t. S. $\frac{1}{2}$ S. fra Bassen. En 18 Fods Bo $2\frac{1}{2}$ Kbl. N. t. V. $\frac{1}{2}$ V. fra Svarten.

I Sannesundsleden Ø. for Aarøerne en 15 Fods Bo $\frac{3}{4}$ Kbl. SV. t. S. fra Memoriboen. En 12 Fods Bo $1\frac{1}{4}$ Kbl. S. $\frac{1}{2}$ V. fra Memoriboen. En 6 Fods Bo $2\frac{1}{4}$ Kbl. NØ. $\frac{3}{8}$ N. fra Fyret paa Vasholmen. En 19 Fods Bo $1\frac{1}{4}$ Kbl. SØ. t. Ø. $\frac{7}{8}$ Ø. fra Pølsa.

I Torgersøgabet mellem Torgersø og Vallø en 14 Fods Bo $1\frac{1}{3}$ Kbl. N. t. V. fra Torgersø Fyr.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Lyngvær Fyrlampe er forhøjet 10 Fod. Den viser hvidt Lys fra fri Ø. om Gjælsingskjær til fri V. om Svartskjær, grønt Lys derfra til fri N. om Esmannflu, hvidt Lys derfra til fri S. om Landvindskjærene, rødt Lys derfra til fri S. om Revtarene, og grønt Lys derfra til fri N. om Skursenga.

Remmingskjær Fyrlampe er forhøjet 6 Fod, iøvrigt uforandret.

Grinna Fyr er tændt. Det viser hvidt, fast Lys fra S. 59° V., fri S. om Lillekraaka, til S. 38° V., fri V. om Nordskaaka af Løkkefaldene, hvidt Hurtigblink derfra til S. 26° V., fri V. om Storfald, rødt, fast Lys derfra gennem S. til Ø., fri N. om Stabben og Ormetungen, grønt, fast Lys derfra til N. 70° Ø., fri S. om Fløstarene, rødt, fast Lys derfra til N. 52° Ø., fri N. om Storslua, og hvidt, fast Lys derfra til N. 47° Ø., fri S. om Langtarren. Flammens Højde: 73 Fod. Lysøvn: 14 $\frac{1}{2}$ Kml. for hvidt, 11 $\frac{1}{2}$ Kml. for rødt og 9 $\frac{1}{2}$ Kml. for grønt Lys. Rødt, 61 Fod højt Jerntaarn paa Stensokkel. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 45' 20" N. Br. 10° 59' 5" Ø. Lgd.

Næresund faste Fyr er tændt. Det viser hvidt Lys fra S. 44° V., fri Ø. om Grinskjærene, til S. 39° V., fri V. om Præstøgalten og Allegaren, rødt Lys derfra gennem S. og Ø. til N. 54° Ø., fri N. om Marøskjær, hvidt Lys derfra til N. 49° Ø., fri S. om Skærene ved Rørvik. Flammens Højde: 48 Fod. Lysøvn: 11 $\frac{1}{2}$ Kml. for hvidt, 8 Kml. for rødt Lys. Hvidt, 42 Fod højt Taarn paa et hvidt Træhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 50' 35" N. Br. 11° 12' 0" Ø. Lgd.

Præste Fyr er nedlagt.

Handnesholmen Fyrlampe er flyttet til Holmens SV.-Pynt. Det viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 64° Ø., fri S. om Sauraholmgrunden, til S. 61° Ø., fri N. om Svalengskjæret, rødt derfra gennem S. til S. 23° V., fri V. om Huglen, hvidt derfra til S. 42° V., fri Ø. om Melfjordholmerne, grønt derfra gennem V. til N. 4° V., fri Ø. om Tommen, og hvidt derfra gennem N. til N. 25° Ø., fri V. om Storegrund. Flammens Højde: 21 Fod. Lysøvn: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Lille Fyrhus. 66° 13' 35" N. Br. 12° 55' 25" Ø. Lgd.

Skorpen V. Fausken. Paa Fausken er der kun 2 Fv. Vand. Paa Flakket mod Ø. findes flere Grunde med 2 å

4 Fv. Paa den Ø-ligste er der 3 Fv. 62° 19' 38" N. Br. 5° 24' 25" Ø. Lgd.

Tyskland. Eiben. Grosser Knechtsand. Paa Grosser Knechtsand er opført en 76 Fod høj Baake med Trekant paa Toppen til Brug ved Opmaalning. 53° 48' 57" N. Br. 8° 20' 54" Ø. Lgd.

Jade. Masten paa det tæt ved Tønde 17 i Jade sunkne Vrag er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Ems. I Osterems er Brauerplate tiltaget Ø. efter, hvorfor Tønde O E er flyttet til 53° 39' 42" N. Br. 6° 43' 48" Ø. Lgd. Tønde O 3 og O 4 skal flyttes efter Farvandet.

Holland. Ems. I Ems Munding ligger følgende Tønder nu saaledes: Den røde Vager H A i 32 Fod Vand. 53° 34' 21" N. Br. 6° 21' 56" Ø. Lgd. Den røde Vager H B i 42 Fod Vand. 53° 34' 31" N. Br. 6° 24' 53" Ø. Lgd. Den røde Vager H C i 30 Fod Vand. 53° 34' 39" N. Br. 6° 28' 5" Ø. Lgd. Den sorte Spidstønde H 1 i 22 Fod Vand. 53° 35' 21" N. Br. 6° 22' 23" Ø. Lgd. Den sorte Spidstønde H 2 i 29 Fod Vand. 53° 35' 9" N. Br. 6° 25' 15" Ø. Lgd.

Zeegeat van Zieriksee. Veregat and Zandkreek. Den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant i Veregat og den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 20 med Kegle i Zandkreek skal ombyttes med rød og sort vandret sribede Lystønder, der viser hvidt Fyr med En-Formærker hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S. Synsvidden: 5 Kml. Beliggenhed: 51° 35' 58" N. Br. 3° 36' 57" Ø. Lgd. og 51° 33' 6" N. Br. 3° 54' 54" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Saint Briac. Baaken paa La Moulière er nu rød og sort vandret sribet med Diamant. 48° 37' 48" N. Br. 2° 11' 9" V. Lgd.

Baaken paa Les Perronias er nu sort med Cylinder. 48° 37' 42" N. Br. 2° 9' 27" V. Lgd.

England. Dover Harbour. I Dover Harbour nedlægges Ankre til Fortøjninger i Admiralty Harbour, i Nærheden af Prince of Wales Pier, og Indløbet til Commercial Harbour. Skibstørere anmodes om at holde vel klar af Dykkerfartøjerne, som arbejder hermed.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Bourgneuf. Le Fain. Goéland. Goéland Tønde er nu en rød Spidstønde. 46° 59' 35" N. Br. 2° 4' 55" V. Lgd.

Gironde. St. Nicolas. St. Nicolas Baake eller Tour Noire Baake er nu sort foroven, hvid forneden paa den Side, der vender mod Søen, iøvrigt sort. 45° 32' 46" N. Br. 1° 5' 50" V. Lgd.

Arcachon. Arcachon Fyr er slukket og et midlertidigt Fyr af samme Art, men svagere, er tændt paa Fyrtaarnets Galleri. Det ny Blinkfyr med afvekslende røde og hvide Blink kan brænde til Forsøg.

Biarritz. Den 15de August 1904 slukkes Biarritz midlertidige Fyr, og tændes det ny, hvide Lynfyr, der hver 10 S. viser To-Lyn, Lyn 1/3 S., Mørke 2 1/3 S., Lyn 1/3 S., Mørke 7 S. Lysævnene: 28 Kml.

Spanien. Bilbao. Paa Yderenden af den ydre Bølgebryder i Bilbao Bay, 12 Kbl. S. 5° V. fra Galea Castle Fyr, er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 10 S., Lys 5 S., Mørke 5 S. 43° 21' 5" N. Br. 3° 4' 2" V. Lgd.

Paa Galea Point opføres et nyt Fyrtaarn. 43° 23' N. Br. 3° 4' 5" V. Lgd.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Spencer Island. Paa Kysten af Fastlandet, c. 1 Kml. N. for Spencer Island, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Hvidt, firkantet, 32 Fod højt Fyrtaarn. 45° 20' 30" N. Br. 64° 42' 45" V. Lgd.

New Brunswick. River St. John. The Cedars. Ved The Cedars, paa River St. John Ø.-Side, 3/4 Kml. ovenfor Williams Landing, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 43 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Hvidt, firkantet, 31 Fod højt Fyrtaarn.

Fyret paa Williams Landing er slukket.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. Dumpling Rocks S. En 18 Fods Grund ligger ud for New Bedford Harbor, 3/4 Kml. S. 7 1/2° V. fra Dumpling Rocks Fyr.

Connecticut. Long Island Sound. Cornfield Point. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 20 Fod Vand udlagt ved Vraget af "Tuckahoe", V. for Indløbet til Connecticut River, fra Cornfield Point i S. 79° Ø. og fra Saybrook Bølgebryders Fyr i S. 67° V.

Penfield Reef Fyr. En Skonnert er sunken 7 Kml. S. 57 1/2° V. fra Penfield Reef Fyr.

New Jersey. Sandy Hook. North Hook. Taagesignalet paa Sandy Hook N.-Side gives nu med Sirene, der hver 30 S. giver Et-Stød af 3 S. Varighed. Bygningen ligger c. 400 Alen Ø. for Fyrtaarnet.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi River. Southwest Pass. Udlægningen af de fire Spirtønder i Southwest Pass er foreløbig udsat.

Texas. Galveston Harbor. I Galveston Harbor er Turn sorte Stumpstønde Nr. 5, 3/8 Kml. N. 28° Ø. fra Fort Point Fyr, ombyttet med en sort Klokketønde.

Fyrskibet „Galveston“ Nr. 28 er atter udlagt paa Station og Lystønden inddragen.

Mexico. Tampico. I Indløbet til Tampico Harbor har en Damper med 20 1/3 Fods Dybgaende hugget svært i Løbet mellem de to Bølgebrydere, hvorfor stor Forsigtighed tilraades, da Dybden stadig forandrer sig. 22° 16' N. Br. 97° 49' V. Lgd.

Porto Rico. San Juan. Ved Indløbet til San Juan er den røde, spidse Entrance Tønde Nr. 2 flyttet SØ. hen i 24 Fod Vand, fra San Juan Fyr i N. 86° V. og fra Catano baggeste Ledebaake i N. 6 1/2° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Nizza. En sort Lystønde, der viser rødt Fyr, er udlagt i 16 Fv. Vand 1 1/2 Kbl. SØ. for Yderenden af Nizza Ydermole. Tønden afmærker den ny Mole, som er under Bygning og skal holdes om Bagbord for Indgaaende.

Italien V.-Kyst. Promontorio Argentario. Porto Ercole. Det hvide, faste Fyr paa Fort La Rocca, Porto Ercole, er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket. Synsvidden: 25 Kml.

Sicilien N.-Kyst. Capo Orlando. Paa Capo Orlando er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 86 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Ottekantet, gult Taarn paa en Bygning. 38° 9' 52" N. Br. 14° 44' 49" Ø. Lgd.

Siciliens S.-Kyst. Licata. Paa Grunden In Mezzo Mare er opført en ny Baake med Stage og sort Ballon.

Det hvide Blinkfyr paa Kastel San Giacomo er formærket N. for N. 85° V.

Italien. Venedig. San Marco og Marani Kanal. V. for Fort San Nikolo del Lido ligger nu følgende Tønder: En rød Tønde c. 3 Kbl. N. 78° V. fra San Nicolo Klokketaarn. En rød Tønde 4 1/2 Kbl. N. 83° V. fra samme Taarn. En grøn Tønde c. 3 Kbl. S. 87 1/2° V. fra samme Taarn. En rød Tønde c. 2 Kbl. S. 68° V. fra samme Taarn.

Creta. Mirabella Bay. Port Nikolo. Micro Nisi. Paa N.-Pynten af Micro Nisi, Port Nikolo, er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 45° Ø. gennem Ø. til N. 15° Ø. og rødt Lys fra N. 15° Ø. gennem N. og V. til S. 75° V. Flammens Højde: 80 Fod. Synsvidden: 10 Kml. for det hvide, 6 Kml. for det røde Lys. Hvid Fyrpæl. 35° 12' 10" N. Br. 25° 44' 30" Ø. Lgd.

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

Egypten. Suez Bay. Kal ah Kebireh. Paa Kal ah Kebireh er opført en ny Baake, der bestaar af en Pæl med Bur, paa den gamle Plads, c. 2 Kml. S. 43° V. fra Observations Pladsen ved Port Ibrahim. 29° 54' 5" N. Br. 32° 31' 7" Ø. Lgd.

De to Lystønder med rødt, fast Lys, der laa 2 1/4 Kbl. N. 86° Ø. og 4 1/2 Kbl. S. 20° Ø. fra den nævnte Baake, er inddraget.

Spit Tønden paa Enden af Grunden skal flyttes S. efter, og i Stedet for et grønt Fyr skal der vises to grønne Fyr lodret for hinanden fra den. De to Lystønder ved Indløbet til Kanalen flyttes samtidig udad.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. August 1904. — Bjærgeløn for Bjærgning af eget Skib. — Engelsk Sørætsdom. — Literatur. — Tonnageforegøelse. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søværnsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11-3.

Bestyrelsen.

De private Assurandører lim.

i København tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører **J. Kusk Jensen.**
Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).
Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, København K., aabent 10-3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Aug. 1904

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	75 ¹ / ₄	75	75 ¹ / ₄
Danmark	73	72 ³ / ₄	73 ³ / ₄
Norden	90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
Kjøbenhavn		68 ¹ / ₂	69 ¹ / ₄
Carl		72	74
Dannebrog		78 ¹ / ₄	79
Skjold		54	54 ¹ / ₂
Urania		15 ³ / ₄	16 ¹ / ₂
Union		78 ¹ / ₂	80 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		81 ¹ / ₂	82 ¹ / ₂
Østasiatiske		86 ³ / ₄	87 ³ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		21 ¹ / ₂	26
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Inga		—	—
Hejrdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.	99	98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kredittøren. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		97	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		83 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	86 ³ / ₄	86 ³ / ₄	87
4% — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4% — — 1. — ..		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₄	88
4% — — 7 —	93 ³ / ₄	93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		144 ¹ / ₄	145 ¹ / ₂
Privatbank		115 ¹ / ₂	115 ³ / ₄
Landmandsbank		121	121 ¹ / ₄
Handelsbank		124 ³ / ₄	125
Grundejerbank		111 ³ / ₄	112
Burm. & Wain	98 ³ / ₄	98	98 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	98 ¹ / ₂	98	98 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	155—	154 ³ / ₄	155
Bryggeri Aktier	133 ¹ / ₄	133	133 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 10. August 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.20	18.17
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. August 1904.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	90.50
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.50
5% Mexikanske 1899	101.75
5% Rumænske Stats	99.40
4% — — 1890	87.80

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

„Foren. Dampskibs.“ 20,000, „Norden“ 30,000, „Skjold“ 10,000, „Østasiatisk Komp.“ 2,000, „Danmark“ 2,000, „Urania“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Dannebrog“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Cornelius Knudsens Etabl.,
Telefon 538. Kjøbmagergade 15. København. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede
Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

35te Series

5te Trækning begynder **Onsdag** den 17de August 1904.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.		Hovedgevinstrække.		2. Præmiegevinstrække.	
1	2	1	2	1	2
1	Gevinst paa 1500 Kr.	1	Gevinst paa 3000 Kr.	1	Gevinst paa 1500 Kr.
1	» 750 —	1	» 1500 —	1	» 750 —
1	» 500 —	1	» 1000 —	1	» 500 —
3	» 300 —	3	» 800 —	3	» 300 —
12	» 250 —	12	» 600 —	12	» 250 —
85	» 100 —	85	» 200 —	75	» 100 —
120	» 50 —	120	» 100 —	120	» 50 —
184	» 25 —	184	» 50 —	164	» 25 —
138	» 12 —	138	» 15 —	138	» 12 —
2676	» 10 —	2676	» 10 —	2676	» 10 —

Paa et og samme Lod kan vindes **2** Gevinster i samme Trækning.

Ialt: 9,600 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 3 Kr. 60 Øre
Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hoved-**
kollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udle-
veres gratis.

ADOLF USTRUP Baad- & Skibsbygger

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6½ Fod Vand.
Alle Reparationer hurtigst og billigst.

Fiskefartøjer ny Konstruktion

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,
Aabenraa 21, Køld.
Hj. af Hauserg. Telefon 7784

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

Anders Nielsens Fedevarerforretning. Fredericiagade 27.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine- og
Stueure,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillers samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar. Ankre, Kæder etc.

Blankensteiners Eft.

Søkort

Toldbodvej 48.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS. WALLSEND“ and „NEWS. SUNDERLAND“.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: "ENTRANCE, CARDIFF."

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: "ENGINEERING, ANTWERP".

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

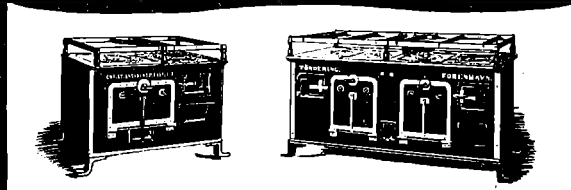
Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**Prøv engang
ufortoldet**

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*,
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira,
3 " " rød Portvin,
anbefales til d'Hrr. Skibskaptejner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 10 Mr. pr. Kasse.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

J. Melander,
Telf. Blikkeolager. 28169
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.



Sct. Annæplads 20.
Telefon 28070

anbefaler / **Skræderi og**
fuldstændig / **Herreekviperiing,**

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.
Normal Underbeklædning,
prima Varer.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed
bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,
som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til
Formanden **Julius Gross,**
Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. I. Sal. C.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. August 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jøpson, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang spe-
ciel Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middags-
retter), Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.

Desuden:

Frugtsafter, Syltetejer, Maskintørrede Grøntsager i □ Blik-
daaser (bedste Opbevaringsmiddel).

Alle Fabrikens Artikler vil paa Forlangende kunne er-
holdes i enhver Skibsprovianteringsforretning og hos alle
Købmænd hele Landet over.

Forlang udtrykkelig kun Faaborgs
Tilvirkning.

Dansk Vin- og Konserves-Fabrik

M. Rasmussen, Faaborg



VARE-MÆRKE

Københavns En gros Filial:
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

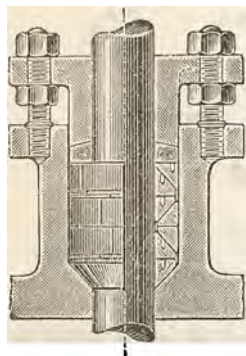
til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: »DRYDOCKS«, BLYTH.

LANDMANDSBANKEN

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

Schömer & Jensen

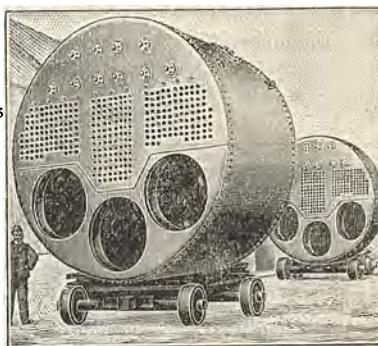
TÖNNING a. Eider

Skibsværft, Maskinfabrik og Jærnstøberi.

Nybygning
og
Reparation
af alle Slags
Skibe

Sø-, Fragt-,
og
Passager-
dampere

o. s. v.
indtil 115
M. Længde



Kedel-
Smedie
med hydraulisk
Nitteindretning
for
Skibs-
og
Land-
Kedler
indtil de
største
Dimensioner.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlsgade Nr. 26, ved Havnen.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: »ENTRANCE, CARDIFF«.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

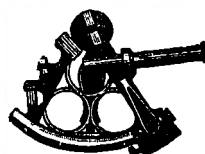
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Trafkes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preister, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 18. August 1904.

Som omtalt her i Bladet for 14. Juli d. A. afsagde Viborg Overret den 11. Juli 1904 Dom i Sagen Overretssagfører H. Dam i Aalborg som Befuldmægtiget for Skipper J. Stoffer i Hamburg samt nævnte J. Stoffer personlig ktr. Aktieselskabet Aalborg Oljemølle.

Ved Dommen vandt, som det vil erindres, Overretssagfører Dam og Skibsfører Stoffer Sagen, og Overretten motiverede denne Afgørelse paa følgende Maade:

„Selv om nu en Skippers Forpligtelse efter den citerede Lovbestemmelse [Sølovens § 136] ikke i alle Tilfælde, navnlig naar der er anvist en Losseplads, hvor Overkanten af Kajen kun ligger i Højde med eller endog lavere end Skibets Ræling, vil kunne fyldestgøres derved, at Godset bringes op paa Rælingen, maa der dog gives Citanten Medhold i, at de Indstævntes [Aalborg Oljemølle] Forlangende om, at Citanten Stoffer i det foreliggende Tilfælde skulde aflevere Ladningen paa en Kaj, hvis Overkant ikke alene var uden nogen Berøring med Skibssiden, men endog laa c. 1 1/2 Alen højere end Rælingen og altsaa ikke ubetydeligt højere end den øverste Del af Skibets Side, har været uden Hjemmel i Sølovens nævnte Forskrift, og idet Citanten Dam i Følge Overenskomst i Forbindelse med Parternes Procedure saaledes maa anses berettiget til at udbetale de hos ham deponerede 90 Rm. til Citanten Stoffer, vil der overensstemme med den af Citanterne for Overretten nedlagte Paastand — imod hvis Formulering der ikke af de Indstævnte er gjort nogen særlig Indvending — være at tillægge dem begge Frifindelse for de Indstævntes Tiltale i denne Sag.“

Efter Omstændighederne vil de Indstævnte derhos have at godtgøre Citanterne Processens Omkostninger for begge Retter med 70 Kroner.

I Forbindelse med Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære for Juli Maaned d. A. og den der refererede Behandling af Spørgsmaalet om en Forbedring af Logwoodcertepartierne paa Foreningens sidste Generalforsamling, har Foreningen udsendt til de interesserede Skibsredere i Norge, Sverrig, Danmark og Finland nedenstaaende Cirkulære med vedhæftet Erklæring til Underskrift af de Redere, der beskæftiger Skibe i Logwoodfarten.

Arbejdet for at faa Logwoodcertepartierne forbedret og undgaa de Krav, som Rederierne regelmæssig er Genstand for paa Grund af Kapning af Veddet, har vundet ikke ringe Tilslutning blandt de interesserede Redere, at dømme efter de allerede til Foreningen indløbne Erklæringer.

Cirkulæret har følgende Ordlyd:

Logwood-Certepartierne.

I Anledning af de mangfoldige Stridigheder og Processer, som Kapning og Savning af Logwoodlaster ud over det ved Certepartiet tilladte Maksimum har givet Anledning til, navnlig i Havre, er Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening anmodet om at søge tilvejebragt Enighed mellem de i denne Fart interesserede skandinaviske Redere om kun at acceptere Certepartier, hvis Bestemmelser i saa Henseende giver fuld Tryghed for, at Skibet vil kunne indtage en fuld og komplet Ladning uden at paatage sig Ansvar for overdreven Kapning eller Savning af Veddet.

Dette kan opnaas enten ved, at Fragten betinges som en Lumpsum, saaledes at Befragteren selv overtager Stuvningen, og Fragten kan da fastsættes enten med et

vist Beløb pr. Register-Ton eller med en rund Sum, hvis Størrelse da naturligvis vil bestemmes efter Skibets Gennemsnitsindtagende paa tidligere Rejser.

Eller Fragten kan fastsættes, som sædvanlig, med en vis Sum pr. Ton og følgende Savnings- og Kapningsbestemmelser, som formenes at yde Garanti for et ordentligt Indtagende:

- a. „The Captain is allowed for the convenience of a „proper stowage to saw the projecting pieces of „the Logwood, but no straight mainpiece to „be cut in two. For all pieces cut under three „feet the Captain has to pay 5 % of the value.“
- b. „Master having liberty to saw or cut the roots „for the convenience of the stowage, but any quan- „tity cut into pieces under 3 lbs. to be carried at „half freight.“

Da Logwood-Farten næsten udelukkende udføres af skandinaviske, særlig norske Skibe, er der Grund til at tro, at disse Skemaer vil kunne opnaas ved Sammenhold og Enighed blandt Rederne, og idet vi haaber paa Deres Tilslutning hertil, beder vi Dem underskrive og tilbage-sende vedhæftede Erklæring.

Erklæringen lyder saaledes:

I Henhold til Cirkulære fra Nordisk Skibsrederforening af Avgust 1904, indgaar jeg herved paa kun at bortfragte mine Sejlskibe i Logwoodfarten paa de deri nævnte Betingelser, saafremt Nordisk Skibsrederforening inden Udgangen af indeværende Aar giver mig Meddelelse om, at Sagen har vundet saadan Tilslutning blandt interesserede Sejlskibsredere, at der er Grund til at søge den gennemført paa den foreslaaede Maade. Har jeg inden Aarets Udgang ingen Meddelelse desangaaende modtaget fra Nordisk Skibsrederforening, er denne Erklæring dermed annulleret.

Fra Hr. Kaptajn Piil, Fører af Galease „Diana“ af Rudkjøbing, har vi modtaget følgende Meddelelse:

Ved Certeparti af 1. Avgust d. A. havde Kaptajn Piil bortfragtet sit Skib til at føre en Ladning Cement fra Cementfabriken Norden ved Aalborg til Kjøbenhavn, og i Følge Konnossement af 3. Avgust skulde det her leveres til Firmaet Sophus Berendsen. Cementen var ved Indladningen i Skibet meget varm, men Kaptajnen tegnede dog rent Konnossement. Ved Losningen i Kjøbenhavn viste det sig, at Cementen var beskadiget, men Firmaet Sophus Berendsen modtog den dog uden Protest. Da Fragten skulde betales, tilbageholdt Firmaet imidlertid 12 Kr. 50 Øre af Fragtbeløbet, hvorved den i Forvejen yderst knappe Fragtfortjeneste yderligere reduceredes. Det er muligt, at Beskadigelsen af Cementen hidrører fra, at Skibet for omtrent halvanden Maaned siden har været lastet med Salt; ved Indlastningen var Garneringen dog tilsyneladende tør. Men hvad Grunden nu end er til Beskadigelsen, saa fortjener det at paatales, at Modtageren tilbageholder noget af Fragten, efter at han først har modtaget Ladningen uden Protest. Beløbet, det her drejede sig om, var jo ikke saa stort, at Kaptajnen fandt Grund til at lade Sagen gaa til Retten, men han finder derimod Grund til offentligt at paatale Firmaets Fremgangsmaade og til at advare sine Kolleger mod at tegne rent Konnossement i lignende Tilfælde; de bør tegne sig fri for Ansvar for Brud paa Sække og anden Beskadigelse.

Det forenede Dampskibsselskab har indført, at der meddeles alle, der har været forhyrede som Fyrbødere ved Selskabets Skibe, et Vidnesbyrd, som indføres i saakaldte Vidnesbyrdbøger, hvilke de paagæl-

dende skal forevise, naar de paany søger Hyre med Selskabets Skibe. Fyrbøder Chr. Nielsen, der fra 27. Juni til 2. September 1902 havde været forhyret som Fyrbøder paa Dampskibet „Vesta“, paastod nu under en ved Hof- og Stadsretten anlagt Sag dette Skibs Kaptajn Godtfredsen og dets første Maskinmester Adolph ansete med Straf, fordi de i den ham ved hans Afmønstring leverede Vidnesbyrdbog ubeføjet havde betegnet ham paa en Maade, som han maatte anse for i høj Grad ærekrænkende og skadelig for sig, idet de udfor Bogens Rubriker „Ædruelighed“, „Fordragelighed“ og „Opførsel“ havde skrevet „nej“, „tg“ og „tg“, og udfor Rubriken „Afmønstringsaarsag“ havde skrevet „Ueferrettelighed i Tjenesten paa Grund af Nydelse af Spiritus“.

Retten fandt det imidlertid godtgjort ved de afgivne Vidneforklaringer, at Kaptajnen og Maskinmesteren ikke havde været ubeføjede til at udfylde Rubrikerne saaledes som sket. De blev derfor frifundne for Fyrbøderens Tiltale. Sagens Omkostninger ophævedes.

Til „Shipp. Gaz.“ skriver Bladets Korrespondent i Newcastle:

Tynen er et velkendt Tilflugtssted for oplagte Skibe, og det Antal Skibe, der ligger paa Floden, er stedse et nøjagtigt Udtryk for Skibsfartens Tilstand i Øjeblikket. Det er derfor særlig betegnende, at der netop nu ligger et usædvanlig stort Antal „tramp“ Dampere paa Floden; alt i alt over 60 Skibe ligger for Tiden fortøjet ved Bøjerne, mange af dem paa ganske ubestemt Tid. De fleste har været der i flere Maaneder, enkelte et Aar eller mere, og andre er komne for forholdsvis kort Tid siden. Desuden ligger der for Øjeblikket seks Tankdampere til Reparation ved forskellige Værfter, og disse er, om end ikke lagt op, saa dog foreløbig ude af Markedet.

Det er sandsynligt eller rettere, det er sikkert, at der aldrig før har været saa stor en Flaade af oplagte Skibe paa Tynen midt om Sommeren. Der har i den uheldigste Vintertid undertiden været 60 eller endog 70 Dampere af denne Art, men aldrig om Sommeren, og denne Kendsgerning viser vel bedre end noget andet, hvor trykkede Vilkaar Skibsfarten arbejder under for Tiden.

En ny Knaldsignalstation paa Kvasseitangen paa Jæderen er for Tiden under Opførelse og vil, i Følge „Kysten“, rimeligvis være færdig om en Maanedes Tid. Paa en gammel Kæmpehøj helt ude ved Søen ligger selve Signalhuset, der bestaar af et ganske lille, men solidt bygget Skur tillige med en Signalmast. Lidt længere inde ligger Ammunitionshuset, der ligeledes er tæt og stærkt bygget, og som hviler paa støbte Betonpiller. Begge disse Bygninger er allerede paa det nærmeste færdige. Signalering sker kun i taaget Vejr og foregaar paa den Maade, at en Portion Bomuldskrudt fæstes til en bevægelig Arm, der hejses op paa den ovenomtalte Mast og derpaa affyres inde fra Skuret ved Hjælp af Elektricitet. Knaldet er saa stærkt som et Kanonskud, og det er Meningen, at der skal affyres et hvert tiende Minut.

Stationen er efter Forlydende den første i sit Slags i Norge.

Rettelse: I sidste Nummer er der Pag. 387, Sp. 1, Linje 11 f. o. ved en Fejltagelse udeladt, at den Ladning, som S/S „Allanton“ bragte til Saseho, var første Klasses Maskinkul. Paa Rejsen fra Japan havde Skibet atter Kul om Bord, men af en ganske anden Kvalitet, der vistnok var bestemt til Husholdningsbrug.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Moderne Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

I „Nationaltidendes“ Søfartstidende for 29. Juli har Hr. Kaptajn R. Gøtsche belyst Spørgsmaalet om Loddeapparaterne fra en Skibsførers Standpunkt*) og kommer herved til det Resultat, at Clausens Loddeapparat opfylder saa at sige alle de Fordringer, som den praktiske Navigation i Almindelighed stiller til det, idet han støtter sig dels til egne Erfaringer og dels til vore Forsøgsresultater.

Vi skal imidlertid hertil kun yderligere bemærke, at vore Undersøgelser først og fremmest gik ud paa ad videnskabelig Vej at fastslaa de paagældende Loddeapparaters Paalidelighed ved enhver Dybde, disse var bestemt til at kunne angive. Hensynet til den praktiske Anvendelse kom saaledes i denne Forbindelse først i anden Række, hvorfor vi ogsaa kun ganske undtagelsesvis har berørt denne som f. Eks. ved Spørgsmaalet om Anvendeligheden af Clausens Loddeapparat ved stor Fart og i Anledning af Kaptajn Clausens Paastand om, at samme Apparat kun var konstrueret til at synke i nogenlunde lodret Stilling. Strængt taget har vi egentlig heller ikke anset det for nødvendigt udtrykkeligt at fremhæve, at det først og fremmest kommer an paa at faa Dybder under et halvt Hundrede Favne med Nøjagtighed, men naar Kaptajn Gøtsche mener, at dette bør gøres overfor Navigatører, da kan vi selvfølgelig kun indrømme, at han ganske har Ret i sin Paastand om, at det er de nævnte Dybder, der spiller den største Rolle.

Imidlertid maa Kaptajn Gøtsche dog erindre, at der ogsaa stilles andre Fordringer til en saadan Dybdemaal, end at den skal kunne anvendes til den almindeligste Navigering, hvad Clausens Loddeapparat jo forøvrigt ikke en Gang kan, naar Farten kommer op over en vis Grænse.

Kaptajn Gøtsche berører endvidere Spørgsmaalet om Kontrollen, hvis store Betydning han vil hævde. Vi maa imidlertid henvise til, hvad vi tidligere har skrevet om denne Sag, og iøvrigt blot fremdrage et Eksempel. Hvis man, som Kaptajn Gøtsche siger, paa én Gang vilde anvende to Kelvins Rør og til Aflæsningen af de to Lodskud benytte en og samme Maalestok, der, uden at man vidste noget derom, var behæftet med en vis Fejl, vilde man da have nogen virkelig Kontrol derved, at de to Rør viste samme Dybde?

Paa samme Maade forholder det sig med Kontrollen ved Clausens Dybdemaal i alle Henseender undtagen én.

Sluttelig maa vi gøre Kaptajn Gøtsche opmærksom paa, at vi ikke paa nogen Maade har søgt at frakende Skibsførerne Kompetencen til at udtale sig om Brugbar-

*) Hr. Kaptajn Gøtsche henstiller i den paagældende Artikel til os at optage samme her i Bladet, idet Diskussionen om Loddeapparaterne har været ført begge Steder. Vi skal hertil kun bemærke, at vi altid, som det er Kapt. Gøtsche bekendt, med Glæde optager saadanne Artikler, naar de indsendes direkte til os, men at vi derimod ikke gør det, naar de kommer til os ad Omveje.

heden af det Materiel, som de arbejder med. Derimod har vi hævdet, at Kaptajn Clausen paa Grundlag af Erklæringer fra Skibsførere og andre (Erklæringer, der i Virkeligheden kun berører Apparatets praktiske Anvendelighed) ikke kan affeje den Absorptionsfejl, hvis Eksistens vi har paavist.

Denne Misforstaaelse kunde Kaptajn Gøtsche ved at anvende lidt mere Opmærksomhed paa, hvad der er fremkommet, sikkert have undgaaet. Vi kan derfor ikke se rettere, end at Fader Holberg med samt sit forøvrigt fortræffelige Søkort uden Skade kunde have faaet Lov at hvile i Fred denne Gang, men naar endelig baade Søkortet og Principerne for at føre Skib skal tages frem, saa skal vi dog i al Ærbødighed tillade os at gøre Kaptajnen opmærksom paa den lille Uoverensstemmelse, der er mellem Søvejsreglernes Art. 16 og følgende Passus i Kaptajns Artikel: „Patent-Loddeapparaterne har for os den store Betydning, at vi med fuld Fart i diset og usigtbart Vejr^{*)}, uden at forhale Rejsen ved at stoppe, kan faa vor Dybde nogenlunde paalideligt“.

At Patent-Loddeapparaterne og altsaa ogsaa Clausens Loddeapparat i den Henseende skulde kunne rumme en Fare for Navigatørerne, havde vi unægtelig ikke tænkt os Muligheden af.

Endvidere har Hr. Kaptajn Clausen i „Nationaltidendes“ Søfartstidende for 5. Avgust refereret den her i Bladet fremkomne Artikel om samme Æmne af Kommandør R. Hammer — og dertil knyttet enkelte Bemærkninger.

Disse enkelte Bemærkninger frembyder ikke noget nyt, de fastslaar kun yderligere Hr. Kaptajns Mangel paa Forstaaelse af de elementæreste fysiske Begreber, og naar vi her kommer tilbage til dem, er det udelukkende, fordi vi — som vi tidligere har skrevet — véd hvilket Indtryk autoritetsmæssige Paastande og „Oplysninger“ fra Folk, der i Følge deres Stilling burde være „særdels sagkyndige“, kan gøre, og hvilken Skade de kan afstedkomme.

Kaptajnen kommer med Hensyn til Clausens Loddeapparat til det „Resultat“, at det ikke er særlig nødvendigt, at Dybdemaaleren har nærlig Vandets Temperatur for at vise korrekt, at Principet for denne i Teorien er ganske korrekt, idet alle optrædende Faktorer kan tages med i Beregning, at Resultaterne af de tidligere anførte norske Forsøg er i god Overensstemmelse med Teorien, og at denne endvidere stemmer fortræffeligt baade med Kommandør Hammers praktiske Loddeforsøg og Kaptajn Clausens egne mangfoldige Prøver af begge Slags (praktiske Forsøg og Laboratorieforsøg).

Dette er, hvad Kaptajn Clausen har naaet, og man maa indrømme, at det i Virkeligheden er ikke saa lidt.

Uden betydelige Ofre er Kaptajnen ganske vist ikke kommet til et saadant Resultat, men naar vi her anfører disse, da vil vi paa Forhaand udtrykkelig gøre opmærksom paa, at det aldeles ikke er vor Hensigt at søge at overbevise Hr. Kaptajn Clausen — vi har nemlig indset, at fysiske og matematiske Beviser ikke spiller nogen Rolle i denne Forbindelse, og andre raader vi ikke over.

Først og fremmest maatte Kaptajn Clausen tilintetgøre vore Forsøg eller rettere Værdien af dem, hvad der dog forholdsvis let lod sig gøre ved at bebrejde os 1) at vi ikke havde taget Hensyn til Havvandets Salt-holdighed [hvad der rigtignok ikke spillede nogen Rolle ved Laboratorieforsøgene], 2) at vi havde benyttet Vægtbestemmelser til Maaling af Vædskehøjder i ikke helt kalibriske Rør (!), og 3) at vi havde foretaget Vejninger lang Tid efter Trykprøvernes Anstillelse.

Endvidere nødtes Kaptajn Clausen til at opstille en Teori om, at den Luft, der absorberes af en Vædske,

indtager et meget betydeligt Rumfang, og at den kun vanskelig lader sig ryste ud igen; Absorptionens Afhængighed af Temperaturen maatte forkastes, og endelig viste det sig umuligt at opretholde Troen paa Luftens Udvidelse paa Grund af Varme.

Vi ved, at man ikke faar noget gratis i denne Verden, men navnlig det at opofre Luftens hidtil anerkendte Udvidelseskoefficient forekommer os at være lidt rigeligt, selv om man derved kan opnaa, at Clausens Loddeapparat kan betegnes som teoretisk ganske korrekt.

Naar Hr. Kaptajn Clausen derfor i Slutningen af sin Artikel erklærer, at Justeringen af Dybdemaaleren „er baseret paa et saavel teoretisk som praktisk meget nøje Kendskab til de i Kontrol-dybdemaaleren optrædende fysiske Kræfter og deres Virkemaade samt til Instrumentets særlige Ejendommeligheder“, saa vil man forstaa, at vi kun kan opfatte dette som en blodig Selvironi. Hvis det omtalte Kendskab har været til Stede, da maa det have været hos Instrumentmageren, thi at det ikke har været hos Opfinderen, har Hr. Kaptajnen sørget for at levere et afgørende Bevis for.

Vi skal sluttelig udtale det Haab, at Hr. Kaptajn Clausen ikke i Fremtiden vedblivende vil trække slet saa store Veksler paa vor Beredvillighed til at opklare fremkommende Misforstaaelser.

August Krogh,
Dr. phil.

Emil Krogh,
Navigationslærer.

„Norges“ Forlis.

Forhøret den 3. Avgust.

Kaptajn Gundel afhørtes. Denne havde til Retten indleveret et Par Optegnelser, indeholdende, hvad han yderligere ønskede taget i Betragtning. Derefter var Kompasserne i Orden, og der var ikke forinden Ulykken iagttaget noget, der kunde give Anledning til Tvivl i saa Henseende. Dette tiltraadte Styrmand Otte, der ligeledes var til Stede. Baadkompasserne havde været klare til at tages i Baadene; de stod i et Skab under Broen, hvor de opbevarede for ikke at blive ødelagte af Fugtigheden i Baadene.

Med Hensyn til den valgte Rute forklarede Kaptajn Gundel, at naar han paa tidligere Rejser er gaaet Sønden om Rockall, har han ofte mødt modgaaende Dampere, der ogsaa passerede Syd om Rockall. Endvidere er det ham bekendt, at ogsaa andre af Det forenede Dampskibsselskabs Dampere i hvert Fald nogle Gange i Løbet af det sidste Aar har valgt denne Rute.

Hvad Strømforholdene angaar, har han under rolige Vejrforhold aldrig mærket nogen videre Forsætning.

Der var ophængt Lister over Baadsbemandingen i Folkelukaferne, Messen og i Bestiklukafgangen. Paa Køjerne i Lukaferne var der endvidere Numre, der angav for hver af Mandskabet, hvilken Baad han hørte til. Dette tiltraadte Styrmand Otte, der dog bemærkede, at Numrene for en Del var blevne mindre tydelige som Følge af Tilknitning under Malingen.

Med Hensyn til Ulykkesstedet forklarede Kaptajnen, at han støttede sin tidligere udtalte Mening om, at det næppe var Helens Rev, derpaa, at han da formentlig, saaledes som Vejrforholdene var, maatte have kunnet se Rockall. Imidlertid tør han ikke bestemt benægte Muligheden af det modsatte. Paa Spørgsmaal, om de Stumper, der ved Stødningen drev op, og som saa ud som Vragstumper, ikke ved Stødet kunde være løsrevne fra „Norge“ selv, udtalte Kaptajn Gundel, at saaledes som de saa ud, troede han det ikke; de lignede nemlig gammelt Træ med rustne Bolte.

*) Udhævet af os.

Der vilde være bleven foretaget Stedlinjeobservation om Morgenen, hvis Lejlighed havde været dertil. Der blev altid taget Længde- eller Stedlinjeobservation om Morgenen, naar Lejlighed dertil gaves; ligesaa om Eftermiddagen, naar Skibet var i rum Sø.

Formanden fremlagde en Række Skrivelser med i Sagen indhentede Oplysninger, hvoriblandt en Skrivelse af 28. Juli d. A. fra Kjøbenhavns Politis 3. Afdeling, indeholdende nogle af Synsmændene over „Norge“ afgivne Oplysninger.

Denne Erklæring er saalydende:

„Efter Anmodning fra Formanden i Kjøbenhavns Sø- og Handelsret, har de i Følge Reglement af 28. Marts 1870 for Tilsynet med den direkte Befordring af Udvandrere § 5 af Kjøbenhavns Politi udmeldte Synsmænd, Kaptajn J. P. Larsen og Maskininspektør Holger Tuxen afgivet følgende Oplysninger vedrørende forskellige Forhold om Bord paa Udvandrerdampskibet „Norge“ inden dettes Afrejse her fra Kjøbenhavn d. 22. Juni d. A.

1.

Ved den i Henhold til Lov af 13. Februar 1903 over „Norge“ i Februar 1904 optagne Synsforretning blev der af de i Henhold til nævnte Lov ansatte Synsmænd, blandt hvilke Maskininspektør Holger Tuxen ogsaa er, gjort Skibets Fører Spørgsmaal om, hvornaar Kompasserne sidst var blevne undersøgte, hvortil der blev svaret, at de sidst var undersøgte i 1902.

Ved det af Kaptajn J. P. Larsen foretagne Eftersyn af „Norge“s Deviationsjournal, konstateredes der ikke nogen Forandring af Deviationen af Betydning.

2.

Log og Lod fandtes om Bord og var i god Stand.

3.

Redningsbøjer og Bælter blev inden Rejsen eftersete; c. 250 Redningsbælter blev kasserede og erstattede med ny Kapokbælter, en Del blev sendt til Reparation og Paasætning af ny Baand, og da Skibet afgik, havde det 843 gode Bælter om Bord.

Baadene og det til disse hørende Inventar blev inden Afrejsen efterset. Baadene blev svungne ud i Daviderne og en af dem sat i Vandet og roet en Tur; dette sidste sker skiftevis med Baadene, saa at de alle Tid efter anden bliver prøvede i Vandet.

Beregning og Jugering over Baadenes Rumindhold og Bæreevne foretoges ved den aarlige i Henhold til Lov af 13. Februar 1903 foretagne Synsforretning.

4.

Det er iøvrigt Synsmændene bekendt, at Føreren fra Selskabet havde Ordre til at holde Baad- og Brandrulleøvelse i New York og derefter at indsende Rapport til Selskabet.

6.

Navigations- og Redningsapparater var eftersete inden Skibets Afgang fra Kjøbenhavn, og der var af Synsmændene og Politiet udstedt Erklæring om, at alle Lovens Fordringer i saa Henseende var fyldestgjorte.

7.

„Norge“s Veritas-Certifikater eller i hvert Fald en Udskrift af den Protokol, som „Veritas“ har optaget over „Norge“, og den i Henhold til Lov af 13. Februar 1903 i Februar d. A. optagne Synsforretning eksisterer og kan eventuelt fremlægges i Retten.

9.

„Norge“ var bygget som Emigrant- og Lastskib i 1881 hos A. Stephen & Sons i Glasgow.

10.

Der fandtes 5 vandtætte Skodder i Skibet; disse blev sidst undersøgte i 1901 og skal efter Lovens efterses hvert 4. Aar. Der var ingen fortsat dobbelt Bund i Skibet; den i Februar 1904 udstedte Synsforretning indeholder ingen Oplysning om, hvorvidt der var dobbelt Bund under enkelte Partier af Skibet og har heller ikke nogen Rubrik, der sigter til at skaffe en saadan Oplysning.

11.

Om „Norge“ kunde flyde med et hvilket som helst Rum fyldt med Vand, kan kun besvares af Bureau Veritas.

12.

Der fandtes Sluser i de vandtætte Skodder, hvor mange vides ikke. Sluserne blev ved Synsforretningen af 26. Febr. 1904 erklærede for at være i Orden.

13.

Skibet var forsynet med 843 Redningsbælter, jfr. Punkt 3, og 251 Baadpladser plus 1 Flaade, beregnet til 25 Personer, hvilket fyldestgjorde Lovens Forskrifter.

14.

„Norge“ havde 2 Kompasser paa Broen og 2 i Reserve i Bestiklukafet.

15.

Kompasserne var, i Henhold til det under Punkt 1 oplyste, ikke rettede siden 1902. Synsmændene kan ikke give Oplysning om, paa hvilken Maade Kompasserne korrigeredes, men antager, at de korrigeredes fra Land af den samme Funktionær ved Det forenede Dampskibsselskab, som har med Korrektion af alle Selskabets Skibskompasser at gøre“.

Forhøret den 6. Avgust.

Forhøret fortsattes den 6. Avgust over de med Dampskibet „Tjaldur“ fra Færøerne ankomne to Mand af Besætningen samt den af Styrmand Otte for sin under Ulykken udviste Konduite omtalte Skovarbejder Eskildsen af Hou ved Odder.

Fyrbøder Per Wiklund forklarede, at han var beskæftiget med at gøre rent i Fyrbøderlukafet forude, da han mærkede et Stød; han havde da en Fornemmelse, som om Skibet skurede hen over en Klippe. Han løb saa op paa Dækket, hvor han saa, at man var i Færd med at sætte Baadene ud. Han løb derpaa hen og saa efter paa den Fortegnelse, der hang i Gangen, til hvilken Baad han hørte, og han saa da, at han hørte til 1ste Styrmands Baad. Ved en Fejltagelse kom han imidlertid med 2den Styrmands Baad. Iøvrigt kan han intet nyt forklare.

Matros Carl Petersen af Tønsberg, der vidste, til hvilken Baad han hørte, havde først hjulpet til ved denne og derefter ved forskellige andre Baade; sidst hjalp han til ved Udsætningen af 2den Styrmands Baad, og med Styrmandens Tilladelse gik han om Bord i den. Først over en Time, efter at Skibet var sunket, opdagedes fra hans Baad noget, som man først antog for at være en Sejler, men som 2den Styrmand oplyste maatte være Rockall. Han saa, da Skibet sank, at Kaptajnen stod paa Broen tilligemed nogle andre, vistnok 1ste Styrmand og nogle af Passagererne. Han hørte Kaptajnen raabe, da Baadene blev sat ud: „Kvinder og Børn først!“.

Skovarbejder Eskildsen forklarede, at han var med „Norge“ som Passager; hans Familie var ikke med. Han havde fra Kristianssand været beskæftiget som Mellemdæksovparter og gjorde Arbejde som saadan, da Ulykken indtraf. Han mærkede en skurrende Lyd og løb saa op paa Dækket, men fik ikke Lejlighed til at se videre, da han straks blev beskæftiget med at hjælpe

de kvindelige Passagerer Redningsbælter paa. Derefter hjalp han til ved Udsætningen af Styrmand Ottos Baad og løb saa ned efter et Redningsbælte til sig selv. Da han kom op igen, saa han Proviantmester Nielsen fire sig ned og svømme hen til Styrmand Ottos Baad, hvad han ogsaa gjorde. Iøvrigt forklarede han overensstemmende med forrige Vidne.

Sø- og Handelsretten har derefter den 13. Avgust afsendt Søforhøret vedrørende „Norge“ med samtlige Bilag til Justitsministeriet med Indstilling om Sagsanlæg til Dom uden Hensyn til, om der maatte kunne gøres Ansvar gældende mod nogen.

Dampskibet Oscar II's Grundstødning.

I Tilslutning til, hvad vi tidligere har meddelt om Søforklaringen, hid sætter vi efter norske Blade følgende fra Sagens Behandling ved Meddomsretten i Kristianssand:

I Dommen udtalte Retten, at den anser det for sandsynligt, at „Oscar II“ har stødt mod Nordboen, hvorpaa der er 5 Meter Vand, da dens Skade var i Kimmingen saa højt som c. 8 Fod over Kølens Niveau.

Spørgsmaalet er altsaa om, hvórvidt Tiltalte, Lods Gunder Tørresen Trægde, har lodset „Oscar II“ saaledes, at det er kommen til Skade ved hans Ukyndighed eller Uagtsomhed.

Der er efter Rettens Formening fra Tiltaltes Side begaaet flere Fejl. Efter Mødet med Dampskibet „Esbjerg“ burde han straks have styret op i Farvandet og holdt sig midtvejs mellem Flekkerølandet og Fastlandet, hvor der er rent Farvand.

Netop den Omstændighed, at der laa Sne over Landet, burde have gjort ham forsigtig med at styre efter Mærker, idet saadanne Mærker under saadanne Forhold let kan forveksles. Vilde han alligevel have styret efter Mærker, havde det været rimeligt, om han i sin høje Alder (59 Aar) havde benyttet sig af Kikkert, som havdes forhaanden.

Det Mærke, han benyttede, nemlig Gamleøens nordvestlige Pynt fri af Krosodden, er desuden forkasteligt, da det netop fører over Nordboen. Han skulde have haft mindst Gamleøens halve Bredde synlig forbi Krosodden for at være sikker.

Vistnok stod han selv i den Formening, at det første Mærke var godt, men Lodsoldermanden oplyste som Vidne, at han ved Eksamination af Lodser forlanger, at hele Gamleøen skal være synlig foran Krosodden, for at man skal være sikker ved Indsejling gennem Vestergabet. Dette Vidne oplyser ogsaa, at Lodserne stadig faar ny Kort og alle ny Meddelelser om Mærker og Grunde.

Der var ogsaa andre Mærker, som Tiltalte kunde have brugt under Indsejlingen, naar han ikke vilde styre midt i Farvandet, som her er c. 700 Meter bredt, medens Smaavardeboen ligger c. 120 Meter i Nordvest for Yre Flekkerølandet. Han kunde nemlig have haft Kastellet paa Frederiksholm synlig udenfor Hellevigsodden, ligesom man kan holde Ringvaldsaaen, der ligger paa Nord-siden af Topdalsfjorden, ind forbi Kastellet paa Frederiksholm og Hellevigsodden; men dette har Tiltalte ikke iagttaget.

Retten kan ikke karakterisere Tiltaltes Forhold ved omhandlede Lejlighed paa anden Maade end som grov Uagtsomhed.

Efter Straffelovens Kap. 4 § 2, Post h, skal det til de grove Arter af Uagtsomhed i Almindelighed hen-

føres, naar nogen, som er berettiget til at udøve en vis Haandtering, saaledes altsaa som Lodser, foraarsager Skade af Mangel paa den sædvanlige Duelighed, Færdighed eller Opmærksomhed, som til sammes Udøvelse udfordres. Men Tiltalte har netop i dette Tilfælde paa Grund af manglende Opmærksomhed foraarsaget Skade.

Den Omstændighed, at „Oscar II“ havde stor Besætning og mange Passagerer samt en Værdi af 4,800,000 Kr. og desuden indehavde en meget værdifuld Ladning, maatte indeholde en stærk Opfordring for Tiltalte til under Indlodsningen at udvise den yderste Forsigtighed, saa meget mere som Dampskibet løb med en Fart af 14½ Knob. Dets Dybgaende var 21 Fod 9 Tommer forude og 25 Fod 9 Tommer agter.

I Lodslovens § 39 er Straffen bestemt til Bøder, Fængsel eller Bestillings Fortabelse eller efter Omstændighederne Bestillings Fortabelse og Fængsel.

Som formildende Omstændigheder for Tiltalte fremhæver Retten hans tidligere ustraffede Vandel, at han har været en meget dygtig Lods, og at han efter Grundstødningen har bevaret sin Koldblodighed og faaet Skibet landsat paa et hensigtsmæssigt Sted.

Uagtet dette finder Retten, paa Grund af den udviste grove Uagtsomhed og den betydelige Skade, som er forvoldt, og som vistnok drejer sig om 1,000,000 Kroner, at der bør vælges Strafalternativet Bestillings Fortabelse.

Tiltalte er nemlig beskikket som fast Lods siden 1885.

I Overensstemmelse hermed blev Dommen enstemmig afsagt.

Literatur.

B. S. Friis: Skipperens Myndighed om Bord m. m., en kort Fremstilling til Brug ved Undervisningen til den almindelige Styrmandseksamen. Anden Udgave. Kjøbenhavn 1904.

Den foreliggende Udgave er kun i ringe Grad forskellig fra første Udgave, der udkom i 1893 — kun paa ganske enkelte Punkter er Fremstillingen bleven lidt fyldigere, men det at Bogen efter det forløbne Antal Aar kan optrykkes næsten uforandret betyder i dette Tilfælde, at den har staaet sin Prøve og vist sig at være god. Næppe til alle Navigationsskolens Lærebøger vilde den samme Fremgangsmaade med Fordel kunne anvendes.

Helt uforandret er den imidlertid heller ikke, idet der er tilføjet et Tillæg, i hvilket der, som Forordet siger, i korte Træk er gjort Rede for nogle enkelte søretlige Hovedsætninger, som man har anset det for ønskeligt at kunne medtage allerede ved Undervisningen til den almindelige Styrmandseksamen, naar Tid og Lejlighed dertil gives.

Dette Tillæg behandler Spørgsmaalene om Rederens personlige Ansvar og Ansvar med Skibsformuen, om Skipperens Stilling som Fuldmægtig for Reder og Ladningsejer og om Certeparti og Konnossement.

I Lov om Styrmandseksamen af 30. Marts 1892 er dog Kravene i Søret til den almindelige Styrmandseksamen begrænset til at omfatte: „Skibsførerens Myndighed med Hensyn til Lydigheds Tilvejebringelse om Bord samt til Forseelser og Forbrydelser begaaede om Bord og Skibsmandskabets Rettigheder og Pligter“, og om end der vanskelig kan være nogen Tvivl om, at den heri skitserede søretlige Ballast maa anses som meget ufuldstændig for den Mand, der anser sin Skoleuddannelse som afsluttet med første Del af Styrmandseksamen,

saa forekommer det os dog lidt betænkeligt, om man, som det foreliggende kunde tyde paa, ad rent administrativ Vej vil udvide Fordringerne uden Hensyn til Lovens Bestemmelser.

Bortset fra Tillæget er Bogen delt i følgende Afsnit: Skipperens Myndighed, Skibsmandskabets Antagelse, Rettigheder, Pligter og Afsked samt Bestemmelser om uegentligt Skibsmandskab og Passagerer. Stoffet er helt igennem behandlet paa den klare og let overskuelige Maade, som man vilde vente det af en Fagmand, der som Forfatteren er i Besiddelse af mange Aars praktisk Erfaring som Skolemand.

Fragtmarkedet.

Der er ikke Tvivl om, at Østersøen er det Marked, der interesserer os herhjemme mest, fordi langt den overvejende Del af den danske Tonnage er beskæftiget der, men desværre skuffer dette Marked stadig, og der er ikke megen Udsigt til, at der lige med det første vil blive nogen Forandring til det bedre, thi alt tyder paa, at der kun er forholdsvis faa Laster i Øjeblikket. Maaske vil der dog, naar vi kommer hen i September og Korn- og Hørafskibningerne bliver overskuelige, komme mere Fart i Tingene, men foreløbig er det som sagt kun smaat med Østersøfragterne. Det synes næsten, at jo længer vi fjerner os herfra, desto bedre ser det ud. Sortehavet begynder saa smaat at røre sig, endnu dog kun til temmelig smaa Fragter, medens Azoff allerede fragter helt livligt og i Ugens Løb kan møde op med en lille Fragtstigning. Nordamerika er stille, men nærmest uforandret, hvad Raterne angaar, og La Plata har ogsaa holdt sig. Der er fra sidstnævnte Retning nu mere Begær for September Tonnage, og der er fremdeles Tegn paa, at Eksperten vil blive betydelig, men der er endnu ikke nogen videre Lyst til at operere for Oktober og senere Positioner. Maaske vil det gavne La Plata Fragterne lidt, at der om den Tonnage, som bliver ledig i Sydafrika, vil blive en betydelig Konkurrence, idet nemlig det østlige Marked er meget fast for denne og næste Maanedes Lastning, og der er i Ugens Løb flere Steder fra, navnlig Java, ikke ubetydelige Stigninger at konstatere. I det hele taget har der i Aar til Tider været gode Chancer for at tjene Penge Øster ude, men af danske Dampere har der jo ud over østasiatisk Kompagnis Baade saa godt som ingen været. Som man vil have set af det foregaaende, er der altsaa stadig Muligheder i flere af de vigtigste hjemgaaende Markeder, men Raterne maa endnu betydelig højere op de fleste Steder, forinden de kan kaldes lønnende, og det er beklageligt at maatte sige, at Kulfragterne og Udlaster i det hele taget er i den Grad usle, at det i mange Tilfælde vil betale sig bedre at gaa i Ballast. Fra Tynen til Genua slutes f. Eks. for Tiden til 4/7¹/₂ for 3/4,000 Tons Baade og til 3/6 Kronstadt eller Swinemünde for 1,500/2,500 Tons Baade. Skal saadanne Baade nu efter Udlosningen forsejle i Ballast til henholdsvis Sortehavsdistriktet eller Botten, hvad de fleste gør, saa er der til at begynde med et decideret Underskud af Kulrejsen, som først maa fratrækkes det eventuelle Overskud fra Returrejsen, saa at Enderesultatet for Rundrejsen ret ofte ikke vil give stort mere end Nul. Vi skal nu i det efterfølgende ganske kortfattet give nogle Noteringer:

Det østlige Marked er, som anført, meget fast, og fra Java er Raten for Sukker til U. S. eller Evropa pr. Avgust/September steget fra 23/9 til 25/30, alt efter Størrelsen og Positionen. Bombay og Kurrachee betaler henholdsvis 15/30 til 15/6 og 16/30 til 16/6 og Calcutta 22/6 Jute. Rispladserne viser ingen Aktivitet.

Sortehavet har ikke taget mange Baade. Fra Odessa, Nicolaieff eller Sulina er Raten for store Baade 7/3 til 7/6 til udsøgt Havn. Fra Novorossisk til Danmark er sluttet en prompt 3,000 Tons Baad til 9/6 to, 9/9 tre Havne, Option Oljekager 1/6 ekstra. Azoff har fragtet livligt til 10/6 „any“ for mindre Baade pr. September/15. Oktober, men for prompt er Raterne noget lavere.

Middelhavet viser ikke megen Forandring fra forrige Uge. For Erts er der med „free despatch“ betalt 6/6 Carthage/Middlesbro, 7/ Carloforte/Swansea, 6/3 Almeria/Maryport, 7/3 Huelva/Rotterdam, 5/10¹/₂ Porman/Middlesbro. Esparto- og Fosfatfragterne er uforandrede. Aleksandria er flov og har sidst sluttet til 6/ Bomuldsfrø Hull, 6/6 London (5,500 Tons Baad, prompt). Smyrna har betalt 8/ London, Hull eller Leith. Ertsfragterne fra Bilbao flove paa Basis af 3/10¹/₂ Newport, 4/3 Middlesbro.

Nordamerika har kun lidt at byde paa. Fra Golfen til Lossehavne er betalt 80/ for Tømmer og paa Netto Charter for Bomuld og Stykgods 10/6 til 11/ U. K. eller Kontinentet. Kornlaster findes stadig ikke. Pr. September er gentaget 27/6 for Bomuld fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen. Træfragter fra Kanada udbydes meget sparsomt til omtrent uforandrede Rater. For Petroleum er der sidst sluttet til 21 Cents Filadelfia/Hongkong.

La Plata Markedet var en Overgang meget stille, men de sidste Dage har der igen været Efterspørgsel for September Tonnage, som kan betinge 18/3 til 19/ U. K. eller Kontinentet, alt efter Størrelsen. For Quebracho fra Colastine er sidst betalt 21/6 pr. Oktober.

Østersømarkedet maa nærmest kaldes flovt, men heldigvis er der en stor Del danske Baade, som fremdeles sejler paa tidligere afsluttede Kontrakter til højere Fragter end Dagens. St. Petersburg har sluttet til 1/1¹/₂ Hvedebasis London eller Rotterdam, som rimeligvis kan gentages, og Libau noterer 9³/₄ d. Havrebasis, men der kommer kun smaa Kvanta frem til Afskibning. Træfragterne saavel fra de russiske som fra de finske og svenske Pladser er paa det nærmeste uforandrede fra forrige Uge. Der er bl. a. sluttet til 25/ pr. Favn Props Jacobstad/Newport, 20/ Tyne, 19/6 D/B. Narva/Firth of Forth, 20/ Umeå/Hull. For Sleepers er betalt 6/4¹/₂ Windau/London. 6/1¹/₂ Riga/Southampton; fra Memel noteres 5/3 Grimsby eller Grangemouth, 7/ Birkenhead. Fra to finske Pladser til Aleksandria vil antagelig kunne betinges Frs. 54/55.

Kulfragterne er mildest talt usle i enhver Retning, og det er vist vanskeligt i Øjeblikket at paavise nogen Fortjeneste paa de fleste af dem. Fra Firth of Forth er betalt 3/6 til 3/7¹/₂ Kronstadt, samme Rate Kjøbenhavn, 4/ Stockholm eller Helsingborg, 3/7¹/₂ til 3/10¹/₂ Riga eller Libau, 4/3 til 4/4¹/₂ Kiel, 3/10¹/₂ til 4/ Neufahrwasser. En enkelt Damper (c. 2,500 Tons) skal have akcepteret 3/3 Hull/Kronstadt, men fra Tynen betales for de faa Ladninger, som endnu findes, kun 3/4¹/₂ til 3/6, endvidere 3/10¹/₂ Stockholm eller Gefle, 3/9 Libau, 4/ til 4/3 dansk Provinshavn (7,900 Tons Baade), 4/1¹/₂ Rostock, 3/4¹/₂ Hamburg, 4/6 til 4/7¹/₂ Genua eller Savona, 5/9 Barcelona, 5/4¹/₂ Venedig, 4/9 Konstantinopel. Fra Cardiff har der været sluttet meget, men da Tilbudet af Tonnage er overmaade rigeligt, er Raterne meget lave. Der er saaledes sidst sluttet til 4/4¹/₂ Stockholm, 5/ Gibraltar, 4/6 til 4/10¹/₂ Genua, 4/4¹/₂ Neapel, Frs. 6¹/₈ til 6¹/₄ Marseille, 5/ til 5/3 Aleksandria, 4/7¹/₂ til 4/9 Port Said, 7/6 Aden, 8/3 Colombo (6,500 Tons Baad), 18/ Shanghai, 7/ til 7/1¹/₂ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere:

ab Kønigsberg noteres Østkyst England 1/6, Eng. Kanal 1/9, Bristolkanal (Kulhavn) 2/ Hvedebasis/Oljekager, til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 10 til 11 Mark Rugbasis/Oljekager.

ab Danzig, Bristol Melasse i F. 10/ til 11/, Dundalk, Bjælker 10/ til 11/ pr. load, Nantes, Mauerlatten,

30 à 32½ Ctms. pr. Kbfd. (fransk Maal), til Danzig, Sydsverrig, Hertugdømmerne 25 à 27½ Pf. pr. Ctnr. Oljekager.

ab Stolpmünde er det nu flovt, og ingen Laster udbydes derfra for Tiden.

ab Barth noteres til Frederikshald 6 Mark, Hobro 4½ Mark pr. Ton Rug.

ab Greifswald, Danmark, Sundhavn 4½ Mark pr. Ton Havre.

ab Rostock, Sundhavn, Danmark 3 Mark, Kristianssand 5 Mark pr. Ton Rug, til Gøteborg 5 Mark, Sundhavn, Danmark Havre 4 Mark.

ab Sydsverrig, Kønigsberg 3½ Mark, Hamburg 4 Mark, Stettin 3½ Mark Gadesten, til Rotterdam Granit 8 à 8½ Mark.

ab Höganäs, Kønigsberg 3½ Mark, Riga 4 Mark, Wiborg 4¾ Mark, Umeå 4 Kr. pr. Ton Lervarer.

ab Helsingborg, Wisby 3 Kr. pr. Ton Sukker, til Danzig 3½ Mark, Helsingfors 4½ Mark Lervarer.

ab Kastrup skal være sluttet Nakskov, Nykjøbing Falster, Bandholm 12 Øre, Nysted 13 Øre, Stralsund 15 Pf., alt Gødning, og noteres til Aarhus 12 Øre.

ab Kjøbenhavn er faa Befragtninger gjorde, bl. a. Gødning til Stettin 3 Mark, der noteres Elbing 4 à 4½ Mark, Moss, Skien 4 Kr. pr. Ton Majs.

ab nordfranske Havne er sluttede nogle Skibe for Oljekager 9 à 10 Frcs. pr. Ton.

ab Bottenhavet, Hernøsand/Huelva 50 Frcs., Nystad/Barcelona 55 Frcs., Borgå/Sevilla 50 Frcs., Hudiksvall eller Søderhamn/Helsingborg 15½ Kr. Wasa/Helsingborg 21 Mark.

ab Drammen, Kjøbenhavn Planker 12 Kr., til Aalborg Stav 12½ Kr., til Stettin Fortovsheller 5 Mark.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland...	Kapt. C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn
Dragør	" J. Schmidt, Dragør.
Faxe og Omegn.	" J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
Rødvig	" J. P. Nielsen, Rødvig.
Stege og Nyord.	" N. P. Hansen, Nyord, Stege.
Vestsjælland ...	" H. Larsen, Vordingborg.
Lolland-Falster..	" C. Andersen, Bandholm.
Bornholm	" H. M. Kofoed, Rønne.
Midtøen	" M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
Sydøen	" Th. Nielsen, Svendborg.
Østøen	" W. Iversen, Nyborg.
Langeland	" A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordøen	" C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
Ærø	" Joh. Albertsen, Marstal.
Sydjælland	" P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.
Midtjylland	" S. Christensen, Aarhus.
Nordjylland	" J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus	— N. Knudsen.
Assens.....	— J. Jørgensen.
Esbjerg	Sagfører J. Clausen.
Faaborg	— J. Amtoft.
Fredericia.....	— E. Thiellesen.
Frederikshavn..	— N. Petersen.
Horsens	Overretssagfører Schouenborg.
Kallundborg ...	Sagfører, cand. jur. Aage Schultz.
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.
Kolding	Overretssagfører H. C. Bennetzen.
Marstal.....	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart....	— Philip Hansen.
Nexø.....	— H. Mauritzen.
Nyborg.....	— Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	— Axel Tønnesen.
Odense	— E. Kærboe og C. Knudsen.
Rønne.....	— Janus Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører F. Knudsen.

Fra Sø og Land.

I Følge Beretning til Udenrigsministeriet fra det danske Generalkonsulat i Rio de Janeiro af 20. Juli d. A. er der udbrudt Pest i Bahia. Til d. 15. Juli var der forefaldet 9 Dødsfald. Myndighederne har taget Forholdsregler for at forhindre videre Udbredelse af Sygdommen.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra den 1. til den 8. August inkl.

Til den alm. Styrmandseksamen var indstillet 10 Elever.

Til den udvidede Styrmandseksamen (2den Afdeling) var indstillet i Navigation 6, i Geografi og Vejrlære 6, i Søret og Handelsvidenskab 6 samt i Engelsk 3.

Til Sætteskipperprøven var indstillet en Elev (Lystsejler).

Alle de indstillede Elever bestod.

Eksamen overværedes af den græske Universitetsprofessor N. J. Hatzidakis fra Athen.

Ugens Havarier.

Saga, 3-m. Skonnert af Marstal, ankom d. 8. ds. til Hamburg fra Laguna med knækket Klyverbom og Skade paa Rælingen. Saga havde ved Veddeløft været i Kollision med Bugserdpsk. Tell.

Aurora, Skonnertbrig af Marstal, indkom til Frederikshavn d. 5. ds. i læk Tilstand. Efter foretagen Dykkerundersøgelse er Skibet kølhalet og bliver kalfatret, inden Rejsen kan fortsættes.

Skarodde, Dpsk. af Mariager, kom Natten til d. 12. ds. paa Rejse fra Hjemstedet med en Ladning Cement i Sække paa Grund paa Sprogø Østrev. Efter at c. 300 Sække Cement var kastet over Bord, kom Skibet flot med Assistance af Korsørfiskere. Indkom til Korsør for Undersøgelse. En Del af den tilbageværende Last er vaad.

Cyrus, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom ved at passere Knippelsbro d. 12. ds. i Kollision med denne og fik nogen Skade paa Lønningen. Knippelsbro led ingen Skade.

Recta, engl. Dpsk., der laa i Frihavnen med en Ladning Foderstoffer fra Theodosia, har haft Ild om Bord. Kjøbenhavns Brandvæsen assisterede, og Ilden slukkedes efter dog at have tilføjet Skib og Ladning betydelig Skade.

„The Engineer“: 22. Juli 1904:

„Monmouth“ af „County“ Klassen, der for ikke længe siden havde nogle Genvordigheder foraarsagede af dens Kondensatorer, har nylig tilendbragt Rejsen fra Gibraltar til Plymouth i 53 Timer 7 Minutter, hvilket giver en Gennemsnitshastighed af 20,5 Knob i Timen. Til Trods for alt, hvad man kan have at indvende mod County-Typen, maa Klagen over utilstrækkelig Fart altsaa nu betragtes som bortfaldet. Damprens Maskiner og Kedler blev konstruerede af LONDON and GLASGOW Shipbuilding Co. Maskinerne er af den vertikale Type med 4 Cylindre og tredobbelt Ekspansion. Kedlerne er af Belleville-Typen. En længere Tur som den fra Gibraltar til Plymouth er nutildags anset for en langt bedre Prøve end de forholdsvis korte Forsøgsture, hvor fuld Fart anvendes, og vi kan derfor ikke noksom lykønske de paagældende Konstruktorer i Anledning af den satte Rekord med et Skib, som man ikke mere troede var konkurrencedygtigt. Dette Tilfælde er et nyt Vidnesbyrd om, at Dagspressens meget overdrevne Fremstillinger af „Cheld“ maa modtages med største Forsigtighed.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet „Limfjorden“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn, foretoges den 12. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 160' 0" langt i Hoveddækket, 25' 9" bredt og 10' 6½" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 600 indicerede HK. Paa Prøveturen opnaedes en Middelhastighed af 10,9 Knob, den største Hastighed var 11,89, med et særdeles gunstigt Kulforbrug.

Tirsdag d. 9. ds. blev fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Petroleumstankdampersat i Vandet. Skibet, der er bygget for Regning Dansk Petroleum Aktieselskab, fik ved Afløbningen, som forløb uden Uheld, Navnet „Petrolea“.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

Iste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 16. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 15. August. — Alabama, Gøtsche, ank. her 12. Aug. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 1. August til Boston. — Algarve, Borries, afg. herfra 12. August til Cette. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 15. Aug. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Holtenau 15. August til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. fra Baltimore 2. August hertil via Christiania. — Arno, Strubberg, pass. Dover 14. Aug. hertil. — Axelhus, Skow, ank. hertil 14. August. — Baron Stjernblad, Kaas, pass. Holtenau 16. August hertil. — Beira, Lunge, afg. fra Lissabon 11. Aug. hertil. — Christian IX., Müller, ank. hertil 15. August. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afg. fra Kbhvn. 15. August til Alicante. — Douro, Mortensen, ank. til Genua 13. August; afg. forv. 15. August til Neapel. — Esbjerg, Søeberg, afg. fra Riga 13. August til Antwerpen. — Florida, Ørum, afg. forv. herfra 22. August til Baltimore. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 12. August til Hull. — Garonne, Kromann, ank. til Borgå 12. Aug. afg. forv. 15. August til Kotka. — Georgios I., Sørensen,

afg. fra St. Petersburg 13. August til Antwerpen. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 5. August til New York. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 14. August. — Hengest, Harder, afg. herfra 15. Aug. til Libau. — Højelm, Simonsen, afg. fra Stettin 14. August til Kolding, Aarhus og Aalborg. — Island, Holm, afg. fra Christiania 15. Aug., hertil forv. 16. August. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Halmstad 13. August. — Jolantha, Christiansen, ank. til Antwerpen 5. August. — Kasan, Hansen, afg. fra Hull 15. Aug. hertil. — Kentucky, Staal, afg. herfra 10. Aug. til Boston. — Kiew, Frisenette, afg. fra Libau 14. Aug. til London. — Kursk, Gommesen, ankom til London 11. August. — Leopold II, Meyer, ankom til Windau 10. August. — Loire, Craignou, afg. herfra 12. Aug. til St. Petersburg. — Louise, Kruse, ankom til Hull 12. Aug. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 5. August til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 13. August hertil. — Morsø, Jacobsen, ank. til St. Petersburg 14. Aug. — Moskoy, Meldahl, pass. Brunshüttel 16. Aug. til St. Petersburg. — Nicola j II, Lissner, afgik herfra 15. Aug. til Boston via Christiania. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom hertil 16. August. — Nordjylland, Kragh, ankom til Antwerpen 11. August. — Omsk, Jonsen afgik herfra 15. Aug. til Libau. — Oscar II, Jespersen, afg. fra Christianssand 12. August til New York. — Perm, Christensen, ankom til London 14. August. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 12. August. — Riberhus, Larsen, ankom til Trondhjem 15. August. — Rita, Schibbye, ank. hertil 13. August. — Seine, Dampt, ank. til Bordeaux 5. August. — Texas, Andersen, ankom til New Orleans 28. Juli; afg. forv. 16. August hertil. — Thyra, Fischer, ventes hertil 16. Aug., pass. Hanstholm 15. Aug. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 14. Aug. til Barcelona. — United States, Wulff, ankom til New York 7. August. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 10. Aug. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Leith 16. August til Island. — Viking, Rasmussen, afg. forv. 16. August til Reval og St. Petersburg. — Laura, Aasberg, ankom til Leith 15. August for Island. — Tjaldur, Rørbye, ankom til Leith 16. August for Færøerne. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ankom til Riga 15. August. — Bergensen ankom hertil 14. Aug. — Ellen ankom til Norrkøping 15. Aug. — Klar ankom hertil 10. August. — R. F. Berg, afg. til Kenigsberg 15. August. — Marie ankom til Swansea 15. August.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wisberg, ank. til Rouen 16. August. — Frode, Tofte, afgik fra Lovisa 11. August. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sunderland 13. August. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til South Shields 11. Aug. — Erik II, Schmidt, ank. til Rahja 12. Aug. — Knud II, Hansen, ank. til London 9. August. — Danmark, Kraemer, afg. fra Stettin 12. Aug. — Ragnar, Holst, ank. til Tyne Dock 15. Aug. — Skjold, Risø, afgik fra Kristinesstad 8. Aug. — Magnus, A. Mahncke, ank. til Aarhus 13. Aug. — Olaf, Petersen, ankom til Stettin 15. August. — Svend II, Riber, ankom til Archangel 13. August. — Harald, Hveysel, ank. til Köpmansholm 12. Aug.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Grangemouth 7. August. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Dunkerque 14. August, bestemt til Tyne. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 9. August. — Hamlet, Schjødt, ank. til Blyth 14. August. — Helge, Olsen, ank. til Kronstadt 14. August. — Rolf, Olsen, ankom til South Shields 11. Aug. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Calais 5. August.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Antwerpen 11. August. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Hernøsand 12. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 11. Aug. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Newcastle 12. August, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Sunderland 13. Aug., bestemt til Kronstadt. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ank. til Kronstadt 12. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 6. August. — Russ, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 11. August, bestemt til London. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 13. Aug., bestemt til Rotterdam.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Tyne Dock 13. Aug. — Kamma, Løffler, ankom til Ghent 10. Aug. — Helga, Risø, afgik fra Skellefteå 15. Aug. — Marthja, Christensen, ank. til Archangel 17. Aug. — Elna, Rathje, ank. til Hernøsand 15. August. — Therese, Pedersen, afgik fra Gefle 13. Aug. — Simone, Jørgensen, ank. til Howden Dock 8. Aug. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Kallerød 16. Aug.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, ank. til Antwerpen 17. August. — Dana, Lambertsen, ank. til Lissabon 13. August. — Væring, Krohn, ank. til Antwerpen 12. August. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Portland 12. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Trelleborg 12. Aug. — Niobe, Mathisen, ank. til Rochefort 10. August. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Leith 13. August, bestemt til

Guldsmedvik. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Grimsby 10. Aug., bestemt til Kronstadt. — Nordsøen, Gram, afgik fra Råfsø 9. August, bestemt til Southampton. — Nexos, Basse, afgik fra Kronstadt 10. August, ank. til Husum 13. August. — Nora, Jørgensen, afg. fra Morlaix 14. August, bestemt til Antwerp. — Napoli, Christensen, afgik fra Reval 10. Aug., ankom til Sundsvall 12. August. — Neptun, Knudsen, afg. fra Burntisland 13. August, bestemt til Horsens. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Le Tréport 14. Aug. — Alfa, Hansen, afg. fra Tønning 15. Aug., bestemt til Burntisland. — Bodil, Thøgersen, pass. Hirtshals 11. August, bestemt til Guernsey.

Jylland. Karen, Winther, ankom til Riga 16. August. — Ingrid, Meinertz, ankom til Kronstadt 12. August. — Ester, Sørensen, afgik fra Rouen 13. August, bestemt til Burntisland.

Nordsøen. Nordland, Petersen, afg. fra Kjøbenhavn 15. August, bestemt til Libau. — England, Andresen, afgik fra Lappvik 13. August, bestemt til Calais. — Rusland, Møller, ankom til Kjøbenhavn 11. August.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Trångsund 3. Aug. — Mars, Rasmussen, afg. fra Thisted 16. Aug., bestemt til Blyth. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Archangel 13. Aug.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 10. Aug., bestemt til Delfzyl. — Russia, Jespersen, afgik fra Aalborg 11. August, ankom til Riga 14. August. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Delfzyl 16. August, bestemt til Blyth.

Østersøen. Patria, Petersen, afgik fra Luleå 15. Aug., best. til Emden. — Gratia, Andersen, afgik fra Newcastle 11. August, ankom til Kjøbenhavn 14. August.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Riga 11. August. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 12. Aug., best. til Dordrecht. — Britannia, Jensen, ankom til Kronstadt 10. August. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Amsterdam 13. August, ankom til Sunderland 15. Aug.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 14. August, best. til Hamburg. — Carbonia, Winckler, afgik fra Swansea 10. August, bestemt til Kronstadt. — Estonia, Jensen, afg. fra Kronstadt 12. August, best. til Kemi.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Windau 12. August, best. til Rotterdam. — Brattingborg, Clausen, ank. til Neufahrwasser 15. Aug. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 13. August. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Newcastle 9. August, bestemt til Kronstadt. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Kemi 16. August. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 16. August, bestemt til Chantenay. — Kronborg, Hveissel, ank. til Mobile 28. Juli. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 12. Aug. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Nantes 12. August, bestemt til Sevilla. — Søborg, Fischer, afg. fra Tormentine 10. Aug., best. til Manchester. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Uleåborg 15. August. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Sevilla 11. August, best. til Ardrossan.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Gefle 15. August. — Klampenborg, Jensen, ankom til Bjerke 13. Aug. — Marselisborg, Mathiasen, ankom til Rouen 13. August. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kronstadt 13. Aug. — Skodsborg, Schultz, ankom til Calais 13. Aug. — Tuborg, Agerlin, ank. til Methil 15. Aug. — Ulisborg, Eriksen, afg. fra Blyth 10. August, bestemt til Kronstadt. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Riga 12. Aug., best. til Preston.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afg. fra Åbo 12. Aug., best. til London. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kronstadt 15. August, best. til Ripoli.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Hull 16. August, bestemt til Kronstadt. — Helene, Jensen, ankom til Ghent 10. August. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra St. Petersburg 13. August, best. til London. — Agnete, Sørensen, afg. fra Libau 12. August, best. til Rotterdam. — Hermia, Petersen, ank. til Burntisland 15. Aug. — Alice, Hansen, ank. til Korsør 15. August. — Ajax, Brorson, afg. fra Grangemouth 15. August, bestemt til Slesvig. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Boness 15. August. — Nauta, Madsen, ankom til Neustadt 16. Aug.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Bombay 5. August. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Shanghai 15. August. — Siam, Jensen, ankom til Rangoon 9. August. — Anamba, Cortsen, afgik fra Singapore 12. August. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Bunbury 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Vigo 14. Aug. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vera Cruz 13. Aug., best. til New Orleans. — St. Thomas, Schmidt, ank. til Antwerpen 16. August.

Ærø. Enigheden, Svane, ankom 9. August til Methil. — Energi, Nielsen, ank. til Burntisland 10. August.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Repola 10. August. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Methil 16. August. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Finland 12. August. — Hans Tausen, Klaborg, afg. fra Yxpila 13. August. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Ghent 15. August. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Methil 15. Aug. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Repola 16. August. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Helsingør 13. August. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Ghent 13. Aug. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Helsingør 16. August.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Aarhus 15. August. — London, Bom, afgik fra Trångsund 13. August, bestemt til Bremen. — Paris, Krogh, ankom til Boness 15. August. — Bryssel, Tholander, ankom til Rotterdam 12. August.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Howdon 13. Aug., best. til Swinemünde. — Wien, Brink, afgik fra Blyth 13. August, best. til Lübeck.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, afgik fra Korsør 14. August, best. til Sundswall. — Clara, Jensen, ankom til Hamnholmen 16. Aug. — Kai, Bennelycke, ank. til Kbhvn. 14. August. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Libau 9. Aug., bestemt til Leith. — Erik, Steen, ankom til Neufahrwasser 17. August. — Axel, Damm, ank. til Burntisland 14. Aug. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Cherbourg 14. August.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Serapis, Mathiasen, afg. fra Melbourne 3. Juli til Algoa Bay. — Mary José, Brinck, ankom til Melbourne 9. August fra Bombay. — Thora, Thomsen, ank. til London 7. August fra Port Stanley. — Wilhelmine, Warrer, beordret fra Falmouth 12. August til Dublin. — Valparaiso, Jørgensen, passeret Walmer 11. August fra Buenos Aires til Geteborg. — Lenita, Clausen, ankom til Quenstown 14. August fra Demarara.

Svendborg. Newsky, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 9. August. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Øfjord 17. Juli. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Cornwall 8. August. — Christian, Jørgensen, ankom til Gravesend 9. August. — Kruse, Larsen, ankom til Geteborg 9. August. — Freyr, Jensen, ank. til Degerhamn 9. August. — Urania, Nielsen, ankom til Grangemouth 9. August. — Danebrog, Nielsen, ankom til Brest 9. August. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Drøbak 8. August. — Olga, Rasmussen, ankom til Danzig 8. August. — Martha, Hansen, ankom til Umæ 8. August. — Dana, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 9. August. — Hanne, Nielsen, ankom til Rochester 8. Aug. — Fylla, Rasmussen, ankom til Bogense 9. August. — Sofie, Jensen, ank. til Newcastle 10. August. — Alfrede, Wilde, ankom til Strømfors 7. August. — Slesvig, Hansen, ankom til Brevik 10. August. — Marie, Hansen, ankom til Corcubion 10. August. — Emanuel, Jensen, ank. til Norrkøping 8. August. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Riga 10. August. — Embla, Mikkelsen, ankom til Libau 10. Aug. — Gæa, Petersen, ankom til Kjøbenhavns Red 10. August. — Najaden, Bentzen, ankom til Bordeaux 10. August. — Roska, Carlsen, ank. til Carlshamn 10. August. — Metha, Møller, ankom til Bridgewater 10. August. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Hasle 11. August. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 11. August. — Leif, Andersen, ankom til Råfsø 11. August. — Hansine, Nielsen, ank. til Kjøbenhavns Red 12. August. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Drøbak 11. August. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 13. August. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Brahestad 12. August. — Lilly, Rasmussen, ankom til London 12. August. — Hejmdal, Rasmussen, ankom til Assens 12. August. — Kirstine, Dam, ankom til London 14. August. — Rasmus, Nielsen, ankom til Gefle 15. Aug. — Alma, Hansen, ank. til Horsens 15. August. — Zampa, Petersen, ankom til Kotka 14. August. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til St. Petersburg 15. August. — Martha, Hansen, ankom til Fowey 15. August. — Vega, Rasmussen, ankom til Kronstadt 14. August. — Gefion, Rasmussen, ankom til Kronstadt 14. August. — Sophie, Mikkelsen, ankom til St. Petersburg 15. August.

Ærø. Immanuel, Bager, ankom 8. August til Brington. — Thekla, Fabricius, ank. 9. August til Fowey. — Ellen, Hansen, ankom 8. August til Kjøbenhavn. — Poulina, Jørgensen, afgik 7. August fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Hildur, Andersen, ankom 9. August til Norrkøping. — Argo, Christensen, ank. 8. August til Kønigsberg. — Alf, Hansen, ankom 6. August til Stettin. — Theodor, Andersen, ankom 8. August til Kjøbenhavn. — Familien, Mortensen, ankom 8. August til Kjøbenhavn fra Stettin. — Anna, Madsen, afgik 5. August fra Burntisland til Island. — Ino,

Weber, ankom 9. August til Marlaix. — Phønix, Rasmussen, ankom 10. August til Benodet. — Ægir, Rasmussen, ankom 7. August til Masnedund. — Haabet, Albertsen, ankom 9. August til Kjøbenhavn. — Ceres, Bager, afgik 2. August fra Archangel til Jersey. — Avance, Rasmussen, ankom 11. August til Wasa. — Ruth, Friksen, ankom 11. August til Carmathen. — Bonavista, Christensen, ankom 11. August til Antwerpen. — Rødkilde, Christensen, afgik 10. August fra Kjøbenhavn til Flensborg. — Amor, Hansen, afgik 10. August fra Kjøbenhavn til Kastrup. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 10. August til Kjøbenhavn. — Agnes, Christensen, ankom 11. Aug. til Rødvig. — Dronning Louise, Christensen, ank. 11. August til Hernøsand. — Haabet, Albertsen, afgik 10. August fra Kjøbenhavn til Kolding. — Paket, Friis, afgik 10. August fra Kjøbenhavn til Marstal. — Ydun, Christensen, ankom 12. August til Libau. — Bølgens, Friis, ank. 11. August til Swinemünde. — Hydra, Albertsen, afg. 12. Aug. fra Kovda til Bordeaux. — Familien, Caspersen, ankom 13. August til Sundsvall. — Forældres Minde, Christensen, ankom 13. August til Frederikshavn. — Thea, Friis, ankom 21. Juli til Indien Harboider (Labrador). — Eos, Christensen, afg. 10. August fra Dunkerque til Kalmar. — Forældres Minde, Lauritzen, ankom 11. August til Pillau. — Niels Juel, Nielsen, ank. 18. Juli til Rio Hacka. — Cura, Christensen, afgik 11. Aug. fra Kjøbenhavn til Tuborg. — Anna, Albertsen, ankom 12. August til Kjøbenhavn. — Caroline Kock, Hansen, ank. 12. August til Faro. — Marthing, Friis, ankom 11. August til Scarboe. — Elise Marie, Olsen, ankom 12. August til Libau. — Carl Emil, Rasmussen, ankom 13. August til Kjøbenhavn fra Rostock. — Kathinka, Rasmussen, ankom 13. August til Frihavnen. — Vera, Hansen, ank. 13. August til Faro. — J. Kofoed, Andersen, ankom 15. August til Courzelles. — Frem, Haagensen, ankom 15. August til St. Johns (New Brunswick). — Lauritz, Folmer, ankom 14. August til Kjøbenhavn. — Freya, Nielsen, ank. 14. August til Solombal. — Thor, Kromann, ankom 15. August til Havre. — Alfa, Rasmussen, er ankommen til La Guayra (Venezuela). — Ellen, Lauritzen, ankom 15. August til St. Malo. — Karen, Bager, ankom 15. August til Aberdeen.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 12 Fod, i Kanalen 11 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

Store Bælt. Korsør. Den 24. August 1904 tændes følgende Fyr paa Bølgebryderen udenfor Korsør Havn:

Paa N.-Enden af den S.-lige Bølgebryder et rødt og grønt Fyr med Formærkelser, der viser grønt Lys fra S. 30° V. gennem V. til N. 40° V. og rødt Lys fra N. 40° V. gennem N. til Ø. Flammens Højde: 11 Fod. Det vises fra en 5 Fod høj Baake.

Paa S.-Enden af den N.-lige Bølgebryder et rødt og grønt Fyr med Formærkelser, der viser grønt Lys fra N. 40° Ø. gennem Ø. til S. 30° Ø. og rødt Lys fra S. 30° Ø. gennem S. og V. til N. 80° V. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en 9 Fod høj Baake.

Fyrene har Linseapparat og viser 40 Formærkelser hver 1 Minut.

Samtidig slukkes Lanterneerne paa Bølgebryderne.

Smaalands Farvandet. Sjælland S.-Kyst Karrebæksminde. Den 15. September 1904 tændes paa NV.-Hjørnet af Midtmolen i Karrebæksminde Havn en Lanterne, der viser hvidt Lys S. for Linien V. ½ N. og rødt Lys N. for denne Linie. Grænsen mellem rødt og hvidt Lys leder omtrent midt igennem Havneindløbet. Flammens Højde: 15 Fod. Brændetid 1ste August—1ste Maj.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Oskarshamn. Sømærket Klubbåken, uden for Oskarshamn, er atter opført. Det er en 43 Fod høj Pyramide med rund Topbetegnelse.

Bottniske Bugt. Lods til Ursviken kan nu faas ved Bjurøklubb, Romelso, Storkåge og Gåsören.

Tyskland. Kolbergermünde. Navnet Kolbergermünde er forandret til Kolberg i de tyske Admiralitets Kort og Beskrivelser. 54° 10' N. Br. 15° 32' Ø. Lgd.

Usedom NØ.-Kyst. N. for Koserow og Vineta Bank ligger uden for 5 Fv. Kurven Plader med 4½ Fv. Paa 54° 11' N. Br. 13° 59' Ø. Lgd. ligger uden for 5 Fv.

Kurven en c. 4 Kbl. lang, 1¼ Kbl. bred Grund med 4 Fv. Paa Usedom Stein Trendel, S. for Greifswalder Oie, er Dybden 11 Fod. Paa Zinnowits Bank ligger fem store Sten med 5 Fod. Paa S.-Enden af Vineta Bank ligger en Sten med 6 Fod.

Swinemünde. Indtil d. 31. August 1904 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 8 Fm. ved Swinemünde. Naar der skydes, hejses grønt Flag paa Fyrtaarnet, og Havnen er da spærret for al Sejlads. Et grønt Flag hejst paa Lodstaarnet betyder, at der ikke skydes den Dag.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. I Onega Bugt er fundet en Grund med 10 Fod Vand og c. 1 Kbl. Udstrækning. Den er paa Ø.-Siden afmærket med en rød og hvid Stage med en rød, opadvendt over en rød, nedadvendt Kost og paa V.-Siden med en sort og hvid Stage med en sort, nedadvendt over en sort, opadvendt Kost. 64° 34' N. Br. 36° 33' Ø. Lgd.

Norge. Flaaværleden. I Flaaværleden, mellem Stadlandet og Flaavær, er følgende Boer fundet:

Grundskallen med 12 Fv. i den N.-lige Grænse af Haugsholmen Fyrs NV.-lige hvide, faste Lysvinkel. 62° 14' 57" N. Br. 5° 15' 13" Ø. Lgd.

Jyngunden, den V.-ligste Klippe, med 15 Fv., 62° 16' 9" N. Br. 5° 16' 38" Ø. Lgd., og

Lille Hoven med 15 Fv., 62° 17' 18" N. Br. 5° 25' 13" Ø. Lgd., begge i Flaavær Fyrs hvide, faste Lysvinkel.

Med høj Sø bryder det paa disse tre Boer.

Tyskland. Elben. Grosser Vogelsand. Baaken til Brug ved Opmaaling paa Grosser Vogelsand er borttagen.

Weser. Roter Sand. Lysvinklerne i Roter Sand Hovedfyr er nu saaledes:

Op ad Weser, hvidt To-Blink fra S. 46° Ø. til S. 40° Ø., hvidt, fast Fyr fra S. 40° Ø. til S. 36° Ø. og hvidt Et-Blink fra S. 36° Ø. til S. 10° Ø.

For Besejling af Jade, rødt To-Blink fra S. 10° Ø. gennem S. til S. 1½° V., rødt, fast Fyr fra S. 1½° V. til S. 3½° V., rødt Et-Blink fra S. 3½° V. til S. 51° V., rødt, fast Fyr fra S. 51° V. til S. 54° V., rødt To-Blink fra S. 54° V. til S. 87° V.

Ned ad Weser, hvidt Et-Blink fra S. 87° V. gennem V. til N. 81° V., hvidt, fast Fyr fra N. 81° V. til N. 75° V., hvidt To-Blink fra N. 75° V. til N. 68° V.

Vinklen med rødt, fast Fyr fra S. 1½° V. til S. 3½° V. skal midt i August 1904 forandres til en hvid, fast Vinkel for Besejlingen af Jade.

Naar det elektriske Lys kommer i Uorden, benyttes Petroleums Gledelys med 12 Kml. Synsvidde.

Holland. Ems. Rottumeroog. Baakerne paa Rottumeroog flyttes i August 1904, den lille eller Groninger Baaken til 53° 32' 49" N. Br. 6° 32' 46" Ø. Lgd., den store eller Emder Baaken til 53° 32' 36" N. Br. 6° 33' 13" Ø. Lgd. De er overet i S. 50° Ø. og N. 50° V.

IJumiden. Dybden i Indløbet til IJumiden og i Løbet til den ny Sluse er 29 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstandssignalerne.

Frankrig. Dunkerque. Out Ruytingen. Ved Out Ruytingen har den sorte Tønde ved NØ.-Enden af Grand Banc nu Nr. 1, Tønden ved Midten af Grand Banc Nr. 3, Tønden ved SV.-Enden af Grand Banc Nr. 5 og Tønden ved V.-Enden af Petit Banc Nr. 7.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penmarc'h. Poul Bras. En 6 Fods Klippe ligger i Poul Bras Ø.-lige Løb, 1¼ Kbl. N. 15° Ø. fra Klippen Fornigou du Nord.

Toullec. En Klippe, der falder 2 Fod tør, ligger 1¼ Kbl. N. 42° Ø. fra Men Daniel og en anden netop overflydt Klippe c. 2 Kbl. N. 12° Ø. fra Men Daniel.

Gironde. Coubre Bifyr. Lysvinklerne i Coubre faste Bifyr er paa Grund af Forandring i Løbet i Passe Nord forandret, og Fyret viser nu hvidt Lys fra N. 68° V. til N. 75° V. over Passe Nord, rødt Lys fra N. 75° V. gennem V. til S. 46° V. over Mattes du Grand Banc og hvidt Lys fra S. 46° V. til S. 31° V. over Passe du Matelier. Iøvrigt er Fyret uforandret.

New Brunswick. Chaleur Bay. Shippigan Flat. En rød og sort vandret sribet Stumptønde er udlagt midt paa Ship Flat, en Klippegrund med 5 à 7 Fod Vand, 1¼ Kml. N. for Shippigan Island, fra Goose Lake Fyr i S. 55° V. og fra Harper Point Fyr i S. 83° V. Grunden er c. ½ Kbl. lang i Ø. og V., 2 Kbl. bred og falder stejlt af til 18 Fod mod N. og S.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. Dumpling Rocks S. Grunden ¼ Kml. S. 7½° V. fra Dumpling Rocks Fyr er eftersøgt, uden at der er fundet mindre end 23 Fod Vand.

Connecticut. New Haven Harbor. I New Haven Harbor er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

Entrance røde Spirtønde Nr. 2 er udlagt ved Ø.-Siden af Indløbet til den gravede Rende, fra New Haven Harbor nedlagte Fyr i S 45° V., og fra Southwest Ledge Fyr i N. 15½° V.

Dredged Channel røde Spirtønde Nr. 4 er udlagt fra Fort Hale i S. 21° V. og fra New Haven Harbor nedlagte Fyr i N. 48° V.

Dredged Channel røde Spirtønde Nr. 8 er udlagt fra New Haven Long Wharf Fyr i S. 10° Ø., og fra Fort Hale i N. 27° V.

Dredged Channel røde Spirtønde Nr. 10 er udlagt fra New Haven Long Wharf Fyr i S. 17° Ø. og fra Southwest Ledge Fyr i N. 1½° V.

Fort Hale eller Black Rock røde Spirtønde Nr. 4 har nu Nr. 6 og er flyttet til den gravede Rende, fra Fort Hale i S. 71½° V., og fra New Haven Harbor Fyr, som er nedlagt, i N. 15½° V.

Shag Bank sorte Spirtønde Nr. 5 er flyttet til V.-Siden af den gravede Rende, fra New Haven Long Wharf Fyr i S. 4½° Ø., og fra Fort Hale i N. 41° V.

Florida. Key West. Southeast Channel. En rød og sort vandret stribet Spidstønde er udlagt ved 16 Fods Grunden paa V.-Siden af Inderenden af Southeast Channel. fra Sand Key Fyr i N. 60° Ø., og fra Key West Fyr i S. 38½° Ø.

Dry Tortugas. Southwest Channel. Den rød og sort vandret stribede Spidstønde Eighth Foot Shoal Tønde er flyttet c. 1 Kbl. NV. hen for at afmærke 16 Fods Grunden og har nu Navnet Sixteen Foot Shoal Tønde. Den ligger, fra Fort Jefferson S.-Bastion i N. 75½° V. og fra Midten af Bird Key i N. 29° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Æoliske Øer. Lipari. Lipari Fyrbygning er malet rød.

Sicilien Ø.-Kyst. Trapani. Ved Trapani bygges en Mole, der udgaar fra SØ.-Hjørnet af Fortet paa Øen Colombaia og strækker sig c. 1 Kbl. SSØ. efter. Ved Arbejdsstedet er udlagt fire sorte Fortøjtønder, der skal holdes om Bagbord for Indgaaende.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Grado. Ved Indløbet til Grado skal tændes et rødt, fast Fyr.

Punta Salvore. Fyret paa Punta Salvore skal om kort Tid forandres til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 30 Sekunder.

Capo Promontore. Porer. Porer Fyr skal forandres til et Blinkfyr.

Golf von Cattaro. Meljine. Meljine røde, faste Fyr med to Lanterner lodret for hinanden gaar i Skjul bag Pynten af Halvøen Kobila, saa det kun lyser fra S. 79° Ø. gennem S. til S. 35° V. 42° 27' N. Br. 18° 33' Ø. Lgd.

Rumelien. Sorte Hav. Inada Red. Kap Kuri. Kap Kuri nye Fyr er nu tændt. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 15 S. viser To-Lyn, hvert af 1/10 S. Varighed. Flammens Højde: 169 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Hvidt Fyrtaarn paa det gamle Taarns Plads. 41° 52' N. Br. 28° 4' Ø. Lgd.

Det midlertidige Fyr er slukket.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. August 1904. — Moderne Loddeapparater. — Norges Forlis. — Dampskibet Oscar II's Grundstødning. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumpedampere, Transportpramme og Lægtørfartøjer, sødygtige og af enhver Størrelse, altid disponible. Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved



Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup. Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND, ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS, BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS, also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to Genera. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		76	76 ¹ / ₂
Danmark	75—74 ¹ / ₂	74 ¹ / ₄	74 ³ / ₄
Norden	92 ¹ / ₄ —92 ³ / ₄	91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
Kjøbenhavn	70 ¹ / ₂ —71	71	71 ¹ / ₂
Carl		74	75 ¹ / ₄
Dannebrog	81—80 ³ / ₄	80 ¹ / ₂	80 ³ / ₄
Skjold	56— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	56 ¹ / ₄	56 ¹ / ₂
Urania		16	16 ¹ / ₂
Union	81—80 ³ / ₄	80	81 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	84—85	84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
Østasiatiske	87 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
Østersøen		85	90
Nordsøen		21 ¹ / ₂	27
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Inga		—	—
Hejmdal		95 ¹ / ₄	97
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		98 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		97 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.		88 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.		86 ³ / ₄	88
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. —	97	96 ³ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 —		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		145	146
Privatbank	116	115 ³ / ₄	116
Landmandsbank		121 ¹ / ₄	122
Handelsbank		125	125 ¹ / ₄
Grundejerbank		112	112 ¹ / ₂
Burm. & Wain	97 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	153 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	153 ¹ / ₂	153 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	131 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₂

Vekselkursør d. 17. August 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.19	18.16
Paris	72.25	—
Amsterdam	72.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. August 1904.

Russiske Noter	216.25
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols	91.00
3 ⁸ / ₁₀ ⁰ / ₁₀ — Boden Kredit	87.80
5 ⁰ / ₁₀ Mexikanske 1899	101.60
5 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats	99.40
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890	87.90

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

„Foren. Dampskibs.“ 14,000, „Norden“ 86,000, „Skjold“ 48,000, „Østasiatisk Komp.“ 12,000, „Danmark“ 30,000, „Urania“ 36,000, „Kjøbenhavn“ 66,000, „Dannebrog“ 36,000, „Dampskibs. af 1896“ 30,000, „Carl“ 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Skibe til Salg.

En Skonnert 110 Tons d. w., 1 Aar 15,000 Kr.
En Skonnert 80 — ³/₁₀ l. 1. 7,000 Kr.
En Galease 50 — 1,800 Kr.

Nærmere meddeler

Aage Bruhn

Havnegade 47 A, Kjøbenhavn K.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Skib til Salg.

Jagt „Stanley“, hjemme-hørende i Helsingør, drægtig 26,96 Reg.-Tons, er, naar Handel snart kan ske meget billigt til Salg ved Henvendelse til Formand Carlsen, Skibsværftet, Helsingør.

Jagten er norsk bygget, i udmærket Stand, solid og veludhalet, egner sig saavel til Fragtfart som til Sten-fiskeri.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

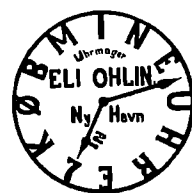
Lanterner.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine-og
Stueure,
Kikkertør,
Baro-
metre,

Termometre, Brillers samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemm.r.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmødere og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, København.

Aalborg Brøndums **Akvavitter.**

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Firmaet **P. PH. STUHR** Aalborg

Danmarksgade 16

udfører alle Slags Reparationer vedrørende

Skibsmaskiner og Motorer

hurtigt og samvittighedsfuldt.

Telefon 489.

Telegramadresse: „Stuhr“.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

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

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. August 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTER, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalgsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

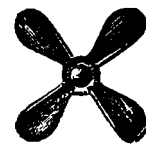
Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere,

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

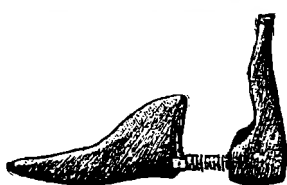
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støvleblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

LANDMANDSBANKEN

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

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields!

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet

elegante Uniformshuer.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

„Norges“ Forlis.

Ved de sidste Forhør i „Norge“-Sagen var der til Sø- og Handelsretten indleveret en Del Bilag, hvis Indhold enten slet ikke eller dog kun meget ufuldstændigt findes gengivet i det af Retten udsendte Referat. De i disse indeholdte Oplysninger, som vi ved Velvilje fra Det forenede Dampskibsselskab har faaet Adgang til, synes os at have en meget betydelig Interesse, hvorfor vi i det følgende skal gengive dem og knytte nogle Bemærkninger til dem.

Af hvad Kaptajn Gundel skriftligt har indleveret til Retten fremgaar det saaledes, at St. Kilda er bleven pejlet mellem Kl. 7 og 8 om Aftenen før Ulykken skete, idet den tabtes af Syne i Kimmingen. Pejlingen, som Kaptajnen nu ikke længer erindrer, blev udsat i Kortet og fandtes at stemme med den Kurs og Distance, som var udsejlet, siden St. Kilda passeredes. Endvidere havde 1ste Styrmand Ordre til at undersøge Deviationen ved Amplitude Observation om Aftenen ved Solnedgang. Denne Observation er bleven udført og Resultatet meddelt Kaptajnen; der konstateredes imidlertid ikke herved nogen Forandring i Deviationen.

Disse Oplysninger frembyder særlig Interesse, fordi det, de omhandler, har fundet Sted ikke mere end c. 12 Timer før Katastrofen. Et halvt Døgn forinden Skibet forulykkede, har man altsaa hverken kunnet konstatere nogen Strømsætning og ikke heller nogen Deviation ud over det sædvanlige, men hermed er det i alt Fald fastslaaet, at man ikke kan føre „Norge“s Undergang tilbage til Strømsætning, thi en Strømsætning, der optraadte paa et saa begrænset Omraade mellem Rockall og St. Kilda og med en saa betydelig Styrke som den, der krævedes for i det paagældende Tilfælde at bringe „Norge“ til at strande paa Helene Revet, har man aldrig, selv med meget urolige Vejrforhold, iagttaget. Den Strømsætning, som man selv under ganske særlige Forhold har konstateret, beløber sig vistnok end ikke til Halvdelen af, hvad der her maatte blive Tale om.

Herved forudsættes naturligvis, at det virkelig er Helene Revet, som „Norge“ er stødt paa, hvad vi forøvrigt vedblivende ikke kan anse for at være bevist.

Blandt det, der iøvrigt er fremkommet for Retten, vil Interessen vel navnlig samle sig om følgende to Indlæg fra navngivne Skibsførere:

For faa Aar siden var jeg som Fører af Dampskibet „L. H. Carl“ paa Rejse fra U. S. A. til Danmark og fulgte Storcirkelbuen fra N. Foundlandsbankerne til Pentland Firth. C. 200 Kvartmil før jeg passerede Rockall, havde jeg faaet Skibets Plads nøjagtig bestemt, om Middagen ved Hjælp af Solobservationer, men da der var klar Stjernehimmel i Skumringen, tog jeg atter baade Bredde- og Længdeobservationer og fandt da til min Forbauselse, at Skibet i Løbet af Eftermiddagen var kommet frem i en Retning, som var c. 1 Streg sydligere end efter Bestikket beregnet.

Ved Pejling af Polarstjernen viste det sig virkelig, at begge Skibets Kompasser havde faaet en hidtil ukendt Afvigning (østlig Deviation) paa 10° — 11° . Vejret var fint, men der viste sig et svagt Nordlys, som jeg formodede var Aarsagen til den magnetiske Forstyrrelse.

Kursen blev rettet i Forhold til den ny Deviation, medens jeg samtidig vedblev at pejle Polarstjernen, og

det viste sig da, at Kompasserne henad Midnat rettede sig til den vanlige Deviation, ligesom Nordlyset forsvandt.

Jeg behøver næppe at paapege, hvad der kunde være sket, hvis dette havde mødt mig i Taage og i Nærheden af Rockall.

Aug. S. Hveysel,
p. t. Fører af S/S „Harald“.

Jeg, Kaptajn J. W. Horner, Fører af S/S „Elixir“ af West Hartlepool, fandt, medens jeg befandt mig i Nærheden af Øen Rockall paa Rejse fra Port Inglis, Florida, til Linhamn i Sverrig, ved Observation af Solen mellem Middag d. 24. Juni og Middag d. 25. Juni, at Kompassets Deviation havde forandret sig 9° , hvorved Skibet var blevet forsat 25 Kvartmil imod Nord. Min Kurs laa 20 Kvartmil Nord om Rockall, og ved Observation ved Middag d. 25. Juni fandt jeg, at jeg var passeret 45 Kvartmil Nord om Rockall.

Efter at være passeret gennem Pentland Firth viste Kompasset atter det sædvanlige.

Jeg har hidtil ikke kunnet forklare mig denne Deviation i Nærheden af Rockall, medmindre der har været ukendte magnetiske Forhold til Stede.

John Wm. Horner,
Fører af S/S „Elixir“.

Navnlig det sidste af disse to Tilfælde er værd at lægge Mærke til, fordi det ligger saa nær ved Dagen for „Norge“s Forlis.

Det er imidlertid givet, at man maa tage med al mulig Varsomhed paa disse Oplysninger; hvor lidet sandsynligt det end er, saa kunde der jo her foreligge en simpel Iagttagelsesfejl, men selv om man ser bort fra Mulighederne for en saadan og antager, at den fundne Forandring i devierende Misvisning er bestemt fuldstændig korrekt, saa ligger det dog nær at antage, at Forandringen maa søges i Deviationen, om man end ikke har kunnet paavise nogen Grund dertil, snarere end i jordmagnetiske Forstyrrelser. Blandt andet fordi Deviationen nu en Gang er en meget variabel Ting, medens Misvisningen i alt Fald indenfor de Nøjagtighedsgrænser, der kræves til nautiske Formaal, er ganske anderledes konstant, vilde det være rimeligt at slutte saaledes. Magnetisk Uvejr bestaar ganske vist bl. a. i Svingninger af Deklinationsnaalen, i Reglen paa begge Sider af Middelstillingen, men Amplituden er meget sjældent over et Par Grader, og Tiden for et Udslag varierer i Reglen fra faa Sekunder til et Par Timer, og hertil kommer endvidere, at de magnetiske Forstyrrelser ikke er strængt lokale, men mærkes i vid Omkreds, og at man den Dag, da „Norge“ forliste, ikke har bemærket nogen paafaldende Uro ved Deklinationsnaalen.

Om det end saaledes er sandsynligt, at det direkte er Deviationen, der er undergaaet Forandringer, saa er der dog samtidig en Mulighed for, at Forandringerne skyldes Jordmagnetismen og altsaa vil gøre sig gældende overfor alle Skibe indenfor det paavirkede Omraade. Enhver Forandring i Jordmagnetismens Intensitet — og saadanne optræder f. Eks. under de magnetiske Uvejr — maa forrykke Forholdet mellem Jordmagnetismen og Skibsmagnetismen og altsaa bl. a. give de permanente Korrigeringsmagneter en ny Indflydelse paa Kompassnaalen. Der findes desuden Egne, hvor Magnetnaalens

Direktionskraft er særlig ringe paa Grund af lokal Magnetisme, og hvor saaledes en eventuel, yderligere Svækkelse paa Grund af et magnetisk Uvejr vilde kunne fremkalde en ikke uvæsentlig Fejl. Dette gælder f. Eks. om Egne af Nordgrønland og Havet Nord for Island. Hvorvidt noget lignende muligvis er Tilfældet omkring Rockall, er os ikke bekendt.

Herom og om den teoretiske Mulighed og de eventuelle Betingelser for saadanne yderst farlige Kompasforstyrrelser som dem, der i Følge de fremkomne Erklæringer synes at foreligge, vil vel kun en nærmere Undersøgelse kunne give Besked, og at en saadan bør foretages, naar man ønsker at komme til Bunds i Spørgsmaalet, det nærer hverken de særligt sagkyndige, som vi i den Anledning har søgt, eller vi selv nogen Tvivl om. Det forekommer os, at man i hvert Fald ikke kan træffe nogen retslig Afgørelse paa Grundlag af det, der foreligger. Man tør nemlig ikke sige, at Kompasforstyrrelser har været Aarsagen, naar Kompasforstyrrelser af den fornødne Styrke og Varighed ikke er Videnskaben bekendte, men paa den anden Side tør man, i Betragtning af de foreliggende Oplysninger, endnu mindre paa-staa, at Kompasforstyrrelser ikke har været Aarsagen til Forliset.

Kjøbenhavn, d. 25. August 1904.

Krigen mellem Rusland og Japan synes i betydelig Grad at forulempe de engelske Dampskibsselskaber, hvilket bl. a. fremgaar af følgende Udtalelser i „Times“:

Vi erfarer fra paalidelig Kilde, at medens britiske Dampskibsselskaber i nogen Tid har afslaaet at tage kontinentale Ladninger til Østasien og specielt til Japan for ikke at mistænkes for at føre Krigskontrabande, er lignende Ladninger uden Vægning taget af tyske Dampskibsselskaber. I de sidste Dage er saaledes taget elektriske Kabler, Kasser med Maskineri, Staaltraad, Jærn og Staalplader og lette Skinner under Betegnelse „mining rails“ i Antwerpen af Norddeutscher Lloyd og Hamburg-Amerikalinen, efter at den Slags Ladning er afslaaet af Agenterne for britiske Dampskibslinjer, idet disse har strengt Paalæg om ikke at tage noget, der vil kunne betegnes som Krigskontrabande.

Da imidlertid omtrent al Ting kan henføres til Krigskontrabande efter de russiske Regler, finder de britiske Selskaber, der mangler den Beskyttelse, som de tyske Skibe paa en eller anden Maade synes at have, at den eneste sikre Vej, de har at vælge, er fuldstændig at opgive Farten paa Japan, skønt dette jo medfører, at Tyskerne vil benytte Lejligheden til at tilvende sig det, som hidtil har udgjort en betydelig Del af den britiske Skibsfart.

Fhv. Skibsfører Andreas Christensen og Niels Peter Jensen har faaet meddelt Bevilling som Forhryningsagenter i Aalborg fra d. 1. Oktober d. A.

Arbejdsdepartementet i Board of Trade har offentliggjort sin Beretning for 1903. Det fremgaar af denne, at Hyrerne for britiske Søfolk i Aarets Løb er gaaet jævnt ned; den gennemsnitlige Nedgang pr. Uge var dog mindre end i de foregaaende Aar. Ialt blev der i 1903 i britiske Havne med Dampskibe forhyret 68,388 Matroser med en gennemsnitlig Maanedshyre af 81 s. 1 d. mod 81 s. 2 d. i 1902, 87,197 Fyrbødere med en gennem-

snitlig Hyre af 85 s. 6 d., og med Sejlskibe 3,359 Matroser med en gennemsnitlig Hyre af 60 s. 3 d.

Den aarlige Oversigt over de Skibe, der paa Grund af Overlastning etc. af „Board of Trade“ tilbageholdes i engelske Havne, er nu udkommen. Den er afsluttet d. 30. Juni i Aar og viser som sædvanlig, at det langt overvejende Antal af de omtalte Skibe er ikke-engelske. I det forløbne Aar standsedes ialt 29 Skibe, hvoraf 4 for Mangler ved Skroget, Udrustningen eller Maskineriet (af disse Grunde kan kun britiske Skibe tilbageholdes) og 25 for Overlastning eller daarlig Lastning. For Overlastning standsedes 20 Skibe, hvoraf 14 var udenlandske og kun 6 britiske. Af danske Skibe er, som det fremgaar af Statistiken, standset 4 Dampskibe, nemlig 3 for Overlastning og 1 fordi dets Kullast ikke havde Overflade-Ventilation.

Hamburgs Skibsrederforening.

I Følge Foreningens i disse Dage udsendte interessante Beretning har det forløbne Aar ikke bragt den Bedring i Forholdene, som man havde ventet.

De store Rederier er ved Nedsættelser i Fragten i Stand til at binde Trafiken til deres Dampskibslinjer, og efter at de derigennem har tilintetgjort den svagere Konkurrence, kan de ved Sammenslutning saa nogenlunde regulere Fragtsatserne. Ogsaa Handelen støtter de regelmæssige Linjer, selv om den til Tider klager over den Tvang, den er underkastet, thi disse skaffer Handelen hurtigere og sikrere Befordring og navnlig faste Afgang- og Ankomstdage, hvorfor det ogsaa er ret almindeligt, at Ladninger af forholdsvis ringe Værdi, der indtil for kort Tid siden befordredes med „tramp“ Dampere eller Sejlskibe, nu fordres transporteret af de regelmæssige Linjer.

Trods denne Udvikling, der i stedse højere og højere Grad indskrænker den fri Fragtfart, og som aabenbart ikke er noget forbigaaende Stadium, er der imidlertid bleven bygget overordentlig mange „tramp“ Dampere og det ikke blot i den gunstige Periode, som vi havde indtil for omtrent tre Aar siden, men ogsaa nu, da Forholdene er saa absolut forandrede.

Den væsentligste Aarsag til dette Fænomen søger Beretningen i det, navnlig i England, stærkt udbredte Rederisystem, ved hvilket den korresponderende Reder, Forretningsføreren, stadig opnaar sin Fortjeneste, selv naar Forholdene er aller mest ugunstige for Aktionærerne. Den Overflod af Tonnage, der ved dette usunde System bringes til Veje, er saa betydelig, at det Forbrug af Skibe, der fandt Sted saa vel under Boererkrigen som under den nu herskende russisk-japanske Krig, ikke har kunnet øve nogen Indflydelse paa Fragterne.

Hvad Sejlskibsfarten angaar, da har den herskende Nødstilstand foranlediget Rederne til at slutte sig sammen i en international Forening til Fastsættelse af hjemgaaende Minimums Fragtsatser, hvor det særlig var paakrævet, saaledes navnlig for Salpeter fra Chile, Hvede, Mel og Byg fra Amerikas Vestkyst og Australien og Kromerts fra Ny-Kaledonien. Denne Sammenslutning, der for forholdsvis kort Tid siden er kommet i Stand, har for saa vidt naaet sit Maal, som det er lykkedes at gennemføre Fragterne uden større Modstand fra Afskibernes Side, men ønskeligt vilde det være, om ogsaa udgaaende Fragter, navnlig for Kul og Koks, blev fastsat, og at „tramp“ Damperne sluttede sig til Foreningen. — Det er dog utvivlsomt rigtigt foreløbig at indskrænke sig til det, som kan opnaas, og overlade Resten til Fremtiden.

Den ny „Seemannsordning“, der traadte i Kraft d. 1. April 1903, har desværre fuldt ud bekræftet de Betæneligheder, man paa Forhaand nærrede ved den. og der klages meget blandt Kaptajner og Officerer over de mange Vidtløftigheder og uheldige Forhold, som den ny Lov fører med sig. I Praksis viser det sig mer og mer, at det er ugørligt at skabe en Arbejdsordning, især for Søfarten, hvor alle Enkeltheder er afgjort ved bestemte Lovregler. Uklarheder kan nemlig ikke undgaa, og disse fører blot til vedvarende Stridigheder. Dette viser sig navnlig ved de komplicerede Bestemmelser for Arbejdstiden. Loven foreskriver en kortere Arbejdstid for Troperne, uden nærmere at definere dette Begreb, hvad der medfører idelige Stridigheder i Havne, der, om de end ligger mellem Vendekredsene, alligevel har et temmelig køligt Klima. I et saadant Tilfælde, i hvilket Folkene ikke blot forlangte Overarbejdspenge for, hvad der gik ud over en otte Timers Arbejdsdag, men overhovedet nægtede at arbejde længere, havde Konsulen, for hvem Kaptajnen forelagde Sagen, bestemt at Mandskabet, indtil Spørgsmaalet endelig kunde afgøres af Sørretten paa Hjemstedet, skulde arbejde, og da Mandskabet vedblivende nægtede dette, havde han arresteret det indtil Skibets Afgang. Ved Ankomsten til Hjemstedet henvendte Kaptajnen sig til Myndighederne med Klage over Mandskabet, fordi dette havde nægtet at rette sig efter Konsulens foreløbige Afgørelse. Sagen blev imidlertid afvist af Myndighederne med den Motivering, at Folkene havde været i deres Ret, men hvis denne Afgørelse ikke skulde blive underkendt, saa vil Konsulernes Avtoritet herved blive svækket i en betænelig Grad; thi ingen Part i Sagen vil naturligvis fremtidig rette sig efter en foreløbig Afgørelse, naar han føler sig overbevist om, at hans egen afvigende Anskuelse sluttelig vil blive erklæret for den rette.

Den Ligestilling, der i den ny „Seemannsordning“ er hidført paa Foranledning af Rederen mellem Kønssygdomme og andre Sygdomme med Hensyn til Rederens Forpligtelser over for Mandskabet, har vist sig at være en over al Forventning tung Byrde. En videregaaende Udvidelse af Pligten til at sørge for sygt Mandskab er paafølgt ved Lov af 12. Maj d. A., men naar Rederne ikke heller har rejst Indvendinger mod denne Lov, saa vil man dog samtidig med det størst mulige Eftertryk betone, at hermed er ogsaa den yderste Grænse naaet med Hensyn til de Byrder, man for Søfolkens Skyld kan paalægge Rederne, naar den tyske Skibsfart skal bevares for alvorlige Farer.

Hvad det kan føre til, naar man i stadig større Omfang giver efter for de socialdemokratiske Søfolks Bestræbelser, ses tydeligst af Begivenhederne i Frankrig, hvor Befalingsmændene paa Skibene i Marseilles og andre Havne begyndte en Strejke, der har haft meget alvorlige Trafikforstyrrelser til Følge, blot fordi de mente, at deres Stilling overfor Mandskabet var bleven gjort uholdbar i Anledning af, at Rederne havde set sig nødsøgt til at gaa ind paa Søfolkens Forlangende om at afskedige nogle Befalingsmænd, som disse ikke syntes om. Taget i det store og hele, maatte vel nok Bestemmelserne i den ny „Seemannsordning“ anses for at være heldige, naar man kun havde med Søfolk at gøre, fordi den tyske Sømandsstand for Størstedelen bestaar af Folk, der ikke har noget imod at gøre deres Pligt, og som kun ønsker at være beskyttet imod Overgreb; men desværre gives der ogsaa talrige Elementer, der ønsker, at intet godt Forhold skal bestaa mellem Søfolkene paa den ene Side og deres Redere og Befalingsmænd paa den anden, og som derfor stiller stedse videregaaende Fordringer, der er uforenelige med Skibsfartens Forhold. For disses Indflydelse frembyder den ny „Seemannsordning“ kun altfor bekvemme Holdepunkter, hvad der ved den „arbejdervenlige“ Tendens, der for Tiden gør sig gældende hos mange Myndigheder og Domstole, betyder en dobbelt Fare.

Efter at Foreningen endnu i sin sidste Aarsberetning havde kunnet udtrykke Haabet om, at man vilde fravige den Plan, ad administrativ Vej at gribe ind i Spørgsmaalet om Rorkommandoen, fremkom i Oktober Maaned i Fjor ganske uventet en Anordning, ved hvilken Marinekommandoen indføres paa alle tyske Handelsskibe fra d. 1. April 1905. Foreningen beklager dette Skridt, der hviler paa et meget usikkert Retsgrundlag og er i Strid med de Anskuelse, der hyldes af de fleste tyske Redere, Befalingsmænd og Assurandører, og haaber, at den Frygt, man har næret med Hensyn til dette Spørgsmaal, ikke maa blive bekræftet.

De danske Sejlskibsrederier.

Det har altid sin Interesse at se, hvorledes vore hjemlige Forhold bedømmes af Udlændinge, og efterstaaende Indberetning om de danske Sejlskibsrederier fra den svensk-norske Generalkonsul her i Byen til hans Regeringer vil derfor læses med Interesse.

Den 1. Januar 1903 talte den danske Sejlskibsflaade af Fartøjer paa 20 Reg.-Tons Brutto og derover 3,361 Skibe med en samlet Tonnage af 181,000 Reg.-Tons Brutto. Af disse Fartøjer var 14 paa 1,000 Reg.-Tons og derover, 17 maalte mellem 500 og 1,000 Reg.-Tons og 40 mellem 300 og 500 Reg.-Tons. Resten bestod af Fartøjer paa 20—300 Reg.-Tons Brutto.

Skibe af de tre første Klasser, altsaa de, der maaler 300 Reg.-Tons og derover, er for den største Dels Vedkommende beskæftigede paa de store Have. Men paa dette Befragtningsomraade har de maattet kæmpe med betydelige Vanskeligheder. De har lidt ikke blot under det almindelige Tryk, der kendetegner Fragtmarkedet, men ogsaa under den haarde Konkurrence med de store engelske, franske og tyske Sejlskibe. Disse sidst nævnte Fartøjer har i denne Konkurrence næsten alle Fordelene paa deres Side ved forholdsvis lavere Drifts- og Administrationsomkostninger, større Fart o. s. v. Følgen er, at disse moderne Sejlfartøjer paa flere Tusinde Tons fortrænger de hidtil som store ansete Sejlskibe paa 1,000 à 2,000 Tons d. V. Det økonomiske Resultat af de til denne Klasse hørende danske Fartøjer har som Følge heraf været meget bedrøveligt, idet de fleste af Rederierne kun kan fremvise Tab ved Driften. De eneste Muligheder, der synes at være tilbage, er enten at lægge Skibene op og afvente bedre Tider eller at realisere dem. Den sidste Udvej har man valgt i flere Tilfælde, men man har derved kun indvundet 20 à 30 pCt. af de i de paagældende Skibe staaende Aktiekapitaler.

Den Virksomhed, som drives med de øvrige danske Sejlfartøjer, altsaa dem under 300 Tons, kan opvise gunstigere økonomiske Resultater. De af disse Fartøjer, der maaler fra 100—300 Reg.-Tons, findes i et Antal af c. 350. De er sædvanlig riggede som tremastede Skonerter, for største Delen hjemmehørende paa Fyen og Ærø og byggede af Træ. De har vist sig at være særlig gode Handelsfartøjer, hurtig sejlene og med forholdsvis stor Lasteævne. Om Sommeren sejler disse Fartøjer paa Østersøen, Nordsøen og den engelske Kanal; om Vinteren tager de Fragter til Middelhavet og Vestindien. At disse Skibe ikke alene, trods det paa Fragtmarkedet hvilende Tryk, kan holde sig oppe, men ogsaa give et regelmæssigt Udbytte, ligger dels i deres gode Egenskaber, dels i den indtil de mindste Detaljer gennemførte Økonomi, hvormed de ledes. En saadan Økonomi har kunnet gennemføres dels derved, at Assuranceforholdene er ordnede efter Gensidighedsprincippet, hvorved Præmien for klassificerede Fartøjer bliver omkring 3 pCt. i Stedet for de 6½ à 7 pCt., som Assuranceselskaberne fordrer,

dels ved at næsten alle, der er eller vil blive beskæftigede ved Arbejdet om Bord eller i Administrationen, er mer eller mindre interesserede i Rederivirksomheden. Hertil kommer, at denne Del af den danske Sejlskibsflaade er bemanded med Landets dygtigste Søfolk. Det er fra sagkyndig Side fremhævet, at om nogensinde en rationel Rederivirksomhed er gennemført med forholdsvis begrænsede Midler, da er det her.

Den øvrige Del af den danske Sejlskibsflaade, bestaaende af Fartøjer mellem 20 og 100 Reg.-Tons Brutto, er hovedsagelig beskæftiget i Farten med Korn fra tyske Havne til Skandinavien, med Trælaster fra svenske og norske Havne til Danmark, Slesvig og Holsten samt med Cement fra Limfjorden og Mariager Fjord til inden- og udenlandske Havne. Disse smaa Fartøjer, som i Almindelighed ejes af Skibsføreren og som ogsaa er forsikrede efter Gensidighedsprincippet, siges at have sejlet med forholdsvis godt Udbytte i de senere Aar. Et Forhold, der i ikke ringe Grad er kommet disse Fartøjer til Gode, er at Fragterne i den mindre Fart ikke svinger saa stærkt som i den større. Denne Flaade af Smaafartøjer er i rask Fremgang, hvilket viser, dels at disse Fartøjer har en vigtig Opgave ved Fordelingen af mindre Laster fra de større Losningspladser og Industricentre til Smaahavnene, dels at det er en forholdsvis lønnende Virksomhed at drive Rederi med saadanne Smaafartøjer.

Moderat Fart i Taage.

En ny Fortolkning af Søvejsreglernes § 16?

Det vanskelige Spørgsmaal om Forstaaelsen af Søvejsreglernes Udtryk moderat Fart i Taage har ved en af den engelske Admiralitetsret afsagt Dom for nylig faaet en Besvarelse, der vil vække nogen Forundring, fordi den synes at fortolke Udtrykket endnu snævrere end ved tidligere Retsafgørelser. Sagen drejede sig om et Sammenstød mellem den tyske Damper „Blücher“ og den hollandske Damper „Orion“, der fandt Sted paa 53° 33' N. Brd. og 5° 8' Ø. Lgd., og for hvilket begge Skibe blev gjort ansvarlige, det tyske Skib fordi dets Fart (syv Mil) efter Domstolens Mening var hurtigere end tilladeligt efter Søvejsreglernes Art. 16; Damperen kan gøre en Fart af 14—15 Mil. Dommeren, Sir F. Jeune, udtalte ved Dommens Afsigelse:

„I befærdede Farvande som det her omhandlede bør et Skib, naar det er Taage, gaa med saa ringe Fart som muligt, det vil sige med en Fart der, uden Hensyn til Virkningen af Roret, men kun med Hensyn til Maskinen, er saa langsom som Maskinen kan frembringe den uden at gaa i Staa.“

De engelske Domstoles Fortolkning af Søvejsreglernes § 16 foreligger med størst Autoritet i den af „House of Lords“ i Fjor afsagte Dom i Sagen mellem Damperne „Oceanic“ og „Kincora“. Det fastslaas i denne, at under Sejlad i Taage maa Skibet ikke gaa hurtigere end at det kan standse sin Fart indenfor sin egen Synskreds, og i tidligere Retsafgørelser er det udtalt, at naar et Skib med Maskinen i Gang ikke kan holde moderat Fart i Taage, er det dets Pligt af og til at stoppe for at tage Farten af Skibet. I disse Domme har man altsaa taget et vist Hensyn til Skibets Ævne til at gaa langsomt uden at miste Manøvrævnen; blot det kunde stoppe indenfor sin egen Synskreds, havde det ikke gaaet hurtigere end § 16 tillader, og er dette for langsomt, maa det af og til stoppe for at tage Farten af Skibet. Den nu afsagte Dom synes derimod at sige, at Skibet skal gaa saa langsomt som det overhovedet er muligt for det, selv om det derved mister Manøvrævnen.

Man maa med Interesse imødesø nærmere Efterretninger om denne Retsafgørelse og de Kommentarer, der mulig vil blive knyttede til den. Som den i Øjeblikket foreligger, synes det at være med nogen Føje, at „Hansa“ ledsager den med følgende Bemærkninger: Hvis der overalt blev navigeret efter denne Grundregel, vilde Faren for Sammenstød og Usikkerheden for Liv og Ejendom vokse. Skibsfarten vilde (under de angivne Forhold) blive drevet med en Mængde manøvreedygtige Skibslegemer, der i deres Hjælpeløshed vilde være farligere for hverandre end manøvreedygtige Skibe med mere end moderat Fart vilde være det.

Signalstationerne.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Det glæder mig i Deres ærede Blad af 21. Juli Nr. 29 at se, at Fyrdirektøren er bleven opmærksom paa de fremkomne Klager over Signalstationerne; men da disse, som Fyrdirektøren bemærker, ikke er underlagte Fyrvæsenet, vilde det have glædet mig endnu mere, dersom den Avtoritet, hvorunder Signalstationerne sorterer, var bleven opmærksom derpaa, da vi saa maaske havde nogen Udsigt til at faa den mangelfulde Betjening af Hammerens Station afhjulpet.

At Personalet ved Fyrvæsenet er paalidelige Folk, er der vist ingen, der betvivler; men naar Signalstationerne tillige er underlagte samme Personale, maa det forudsættes, at det har Tid og ligeledes Forpligtelse til at betjene disse tilfredsstillende. Signalstationerne maa dog være til for Skibenes Skyld og ikke omvendt.

At et Signal ikke kan aflæses i 5 Kmls. Afstand, naar Flagene vajer ud og Vejret er godt klart, kan jeg paa ingen Maade indrømme. Den 11. Juni, da vi passerede, var dette saaledes Tilfældet og Belysningsforholdene i Retning fra Stationen til Skibet var udmærkede, hvilket vi kunde konstatere, da der var flere Dampskibe i denne Retning fra os, hvor vi med vore Kikkerters med Lethed vilde være i Stand til at aflæse et Signal i 5 Kmls. Afstand.

Naar der signaleres, har vist enhver Skibsfører saa megen Omtanke som at se efter, om andre Skibe, som er i Sigte, har hejst Signaler, og tager dette med i Beregning med Hensyn til Besvarelsen af sit Signal.

Den søfarende Stand er alt andet end meget skrivende, den maa snarere henregnes til de gode Børn, der tier stille og ingen Ting faar. Dersom ingen Klage var fremkommet over Hammerens Station, vilde ingen af de overordnede have vidst, at den ikke blev betjent tilfredsstillende, og der kunde saa fortsættes i den gamle Gænge uden Paatale.

At jeg ikke har klaget officielt, beror paa, at jeg er af den Formening, at en Klage i en Avis meget snarere og sikrere vil naa sit Maal.

Dordrecht, d. 18. Avgust 1904.

N. L. Nielsen,
Fører af S/S. „Gallia“.

Reglement om Besejlingen af nogle russiske og finske Havne.

Under 23. Juli/5. Avgust d. A. har den russiske Regering bekendtgjort et midlertidigt Reglement om Be-

sejlingen i Krigstid af visse russiske og finske Havne saa længe de ikke er erklærede i Belejringstilstand. Reglementet, der træder i Kraft 3 Uger efter Offentliggørelsen, gælder for følgende Havne med tilgrænsende Sjøterritorium:

Sveaborg, Kronstadt (og Territoriet Øst for Fyrskibet London's Meridian), Libau (og det tilgrænsende Hav til en Afstand af 5 Mil fra Land mellem Linjer dragne fra Punkter paa Kysten 9 Mil Nord for og 5 Mil Syd for Havnen), Sebastopol, Otchakoff, Batum, Wiborg (og Territoriet indenfor Linjer mellem Kap Pulliniemi og Sydøst-Spidsen af Øen Teykarsaari, og mellem Sydvest-Kysten af denne Ø og Øen Kiuserine-Saari og Kap Pitkoniemi).

Reglementet indeholder bl. a. følgende Bestemmelser, der kan antages at være af Interesse for den danske Handelsflaade:

Ledelsen af og Kontrollen med de til Opretholdelse af Orden og Sikkerhed givne Forskrifter overgaar til en militær Myndighed.

Skibe undervejs til en af de fornævnte Havne maa ikke uden en i hvert enkelt Tilfælde indhentet Tilladelse dertil fra Myndighederne i Havnen nærme sig denne indenfor de foreskrevne Grænser. Tilladelsen gives kun efter foregaaende Afhøring af Vedkommende og om fornødent efter stedfunden Undersøgelse af Skibet.

I Reglen vil Tilladelse til at gaa indenfor Grænsen kun blive givet for Tiden mellem Solens Opgang og dens Nedgang.

En Havnebetjent vil blive sendt ud til de Skibe, der nærmer sig Grænsen. Til ham skal Kaptajnen aflevere alle Skibs- og Ladningspapirer, og paa Forlangende give ham yderligere Oplysninger. Han skal endvidere give ham Adgang til at undersøge Skibet overalt og i dette Øjemed paa Forlangende aabne Lastrummene, Kulkasserne og alle andre Skibsrum for ham.

Al Forbindelse mellem Skibet og Kysten er forbudt, indtil Afhøringen (og eventuelt Undersøgelsen af Skibet) er tilendebragt.

Tillades Adgang til Havnen, hejses et særligt Flag paa Formasten, nægtes den, skal Skibet straks sejle bort efter at have faaet Ordre dertil.

Finder Havnemyndighederne det umuligt at tillade Skibets Losning ved Kajen, skal den ske i Lægtære, medens Skibet ligger forankret eller fortøjet ved Bøje. Vil Kaptajnen eller Modtageren ikke gaa ind derpaa, skal Skibet forlade Havnen.

Retter Skibet sig ikke efter de foreskrevne Regler, kan om fornødent væbnet Magt anvendes for at fremtvinge Lydighed. Kaptajnen er ansvarlig for Følgerne deraf.

Hvis Skibet tilhører eller er destineret til nogen (være sig et Handelshus eller en privat Mand) i Havnen, skal han, saa snart han erfarer at det, adresseret til ham, er afgaaet fra en anden russisk eller en fremmed Havn, uophødelig meddele Havnemyndighederne Oplysning om Afgangshavnen, Afgangsdagen, den formodede Ankomstdag, Skibets Navn og dets Nationalitet. For at fremskynde Ekspeditionen af Tilladelsen for Skibet til at gaa ind i Havnen, kan han samtidig give Myndighederne Meddelelse om de om Bord værende Varers Art og Mængde, om Stedet, hvorfra de kommer og hvortil de er bestemte, samt om Kaptajnens Navn og Nationalitet.

Hvis de i foregaaende Stykke omhandlede Oplysninger i rette Tid er meddelte Havneforvaltningen, vil Skibet saa vidt muligt faa Adgang til Havnen alene efter foretagen Afhøring uden at nogen Undersøgelse af det finder Sted.

Viser Skibets i Havnen boende Ejer eller Destinatør Forsømmelighed med i Tide at give Myndighederne de befalede Oplysninger, ifalder han Bødestraf.

Privates Klager over Reglementets Gennemførelse af Myndighederne maa inden en Maaned indgives til

Generaldirektøren for Søfarten og Handelshavnene i St. Petersburg, dog for Sveaborgs og Wiborgs Vedkommende til Krigsministeriet.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{36/1902}, afsagt d. 10. Avgust 1904. Firmaet C. K. Hansen som Agent for S/S. „Holmside“ mod Grosserer J. Asmussen.

C. K. Hansen søgte Grosserer Asmussen til Betaling af Kr. 473.97, hvilket Beløb udgjorde Fragten for et Parti Hampefrøkager fra Odessa med nævnte Dampert hertil. Grosserer Asmussen paastod sig frifunden under Paaberaabelse af, at det nævnte Parti ved Losningen fandtes i høj Grad beskadiget og at Beskadigelsen dels hidrørte fra indtrængt Søvand, idet Dæk og Luger ikke havde været tilstrækkelig tætte, dels fra at Partiet ikke havde været behørig stuvet, garneret og afmaattet, ej heller udsat for tilstrækkelig Ventilation. Det Tab han derved havde lidt, oversteg Fragtbeløbet, og han forbeholdt sig at gøre det overskydende Erstatningskrav gældende mod Skibet, for saa vidt han ikke fik det dækket ved Assurance.

I Konnossementet stod, at det omtalte Parti var indskibet løst, i god Orden og Kondition, og skulde leveres her i lige saa god Orden og Kondition. Skibet skulde dog være fritaget for Ansvar, bl. a. for Hændelser ved Navigationen og for alle Tab og Skader forvoldt derved, selv om de var foraarsagede ved Forsømmelse, Fejl eller urigtigt Skøn af Skipper eller Mandskab eller andre af Rederiets Folk. Rederen skulde dog ikke være fri for at betale Skade paa Ladningen foraarsaget ved daarlig Stuvning, fejltagtig eller utilstrækkelig Garnering eller af sædvanlig Ventilering o. s. v., men han skulde derimod ikke være ansvarlig for Tab hidrørende fra Fordærvelse, Sved, Forandring af Karakter o. s. v. eller for Skade hidrørende fra Godsets Natur, hvorhos det var udtalt, at Kvalitet o. s. v. var ukendt.

Ved Lugebesigtigelse straks efter Dampertens Ankomst fandtes det, at Lugerne i alle Henseender var tilfredsstillende og godt og forsvarlig skalkede samt forsynede med gode og behørlige Presenninger; ved Lugerens Aabning fandtes ingen Lækage, men der fandtes i Luge Nr. 1 stærk Sved og Ladningen her, nemlig de i Sagen omtalte Hampefrøkager og noget Majs, adskilte fra Kagerne med en Presenning, var dampende varm, fugtig og muggen. Besigtigelsesmændene kunde ikke sige, om Kagerne havde været stuvede lige op imod Skibssiden eller havde været garnerede med Brædder eller Maatter, men mente at dette var uden Betydning; de antog, at Kagerens Beskadigelse hidrørte fra, at de var indladede for friske, og at den saltagtige Smag, de havde, hidrørte fra, at de var blevet fugtige ved Sved.

Frihavnsaktieselskabet afgav nogle Maaneder efter Losningen en Erklæring om, at Separationerne mellem de forskellige Varepartier i „Holmside“ havde været fuldt forsvarlige paa nogle enkelte Undtagelser nær, hvilke for saa vidt ikke berørte de her omhandlede Kager.

Ved Synsforretning over de paa Pakhus oplagte Kager fandtes disse mere eller mindre beskadigede, mugne, skimlede og vaade, og i al Fald nogle af dem havde efter Smagen at dømmes faaet Saltvand.

For Assurandørerne af Kagerne havde dernæst en Sagkyndig undersøgt Kagerne under Losningen og udtalt, at der efter hans Mening var kommet Saltvand ned gennem Lugen og Dækket, og at der endvidere var fremkommet Sved ved at Partiet uden Garnering havde ligget lige op mod Skibssiden. Den herved opstaaede Varme var Skyld i den Fugtighed eller Sved, som havde

fordelt sig over hele Partiet. Dog kunde Partiet muligvis være indladt i særlig modtagelig Stand, saa at en naturlig Varmeudvikling ogsaa kunde tænkes at have gjort sig gældende.

Efter det under Sagen fremkomne fandt Retten, at den af C. K. Hansen nedlagte Paastand burde tages til Følge. saaledes at Sagens Omkostninger bestemtes til 100 Kr.

Det kunde nemlig ikke anses for at være sandsynligt, at Skaden paa Kagerne skulde skyldes Omstændigheder, for hvilke Skibet maatte bære Ansvar. Der fandtes nemlig ingen Grund til at antage, at Skibet havde lidt af nogen Utæthed, i al Fald i det Lastrum, hvor Kagerne laa, og der saas heller ingen Grund til at antage, at Skaden paa Kagerne hidrørte fra Manglen af Garnering op mod Skibssiden; endvidere var der ingen Anledning til at tro, at Stuvning og Adskillelse skulde have været mangelfulde.

Der fandtes at være fuldt saa megen Grund til at antage, at den indtraadte Forringelse af Kagerne hidrørte fra, at de var blevet indladede i for frisk og vaad Tilstand og at dette var Grunden til Sved, Varme, Skimmel og Muggenhed. Men herfor fandtes Skibet, uanset Udtalelsen om Varernes Indladning i god Orden og Kondition og Aflevering i samme Stand, ikke at kunne gøres ansvarlig, hverken efter Forholdets Natur eller naar hensees til Konnossementet, hvorefter Skibet ikke skulde bære Ansvar for Fordærvelse, Sved og Skade, hidrørende fra Godsets Natur eller Forandring af Karakter.

Grosserer Asmussen dømtes herefter til at betale til C. K. Hansen det paastaede Beløb 473 Kr. 97 Øre + Renter og i Sagsomkostninger 100 Kr.

Dampskibet „Borregaards“ Undergang.

En Belønning af 1,800 Kr.

Norsk Dampskib „Borregaard“, et næsten nyt Skib, afgik fra Fleetwood paa Englands Vestkyst d. 1. April i Aar og passerede Dunnet Head d. 3. s. M., bestemt til Kristiania med Salt. Senere har man intet hørt til Skibet før sidst i Juli, da man fandt en Bordende, beskrevet af en af „Borregaards“ Matroser. Den har ingen Dato, men oplyste om, at „Borregaard“ var paasejlet af et Dampskib og i Færd med at synke, da Budskabet blev skrevet. Bordenden er siden undersøgt af vedkommende Matros' Familie og Meddelelsen funden at være utvivlsomt ægte. Skibets Rederi, Brødrene Björnstadt i Kristiania, har nu udsat en Belønning af 1,800 Kr. til den, som kan skaffe Oplysninger, der leder til Ansvar mod den Damper, der forårsagede „Borregaards“ Undergang mellem Skotland og Orkneyøerne c. 3.—5. April d. A.

Fragtmarkedet.

Omendskønt de fleste Markeder har vist mere Stillehed i den forløbne Uge, har Raterne dog holdt sig omtrent uforandrede, idet Rederne har været smukt enige om ikke at give efter for Befragternes Forsøg paa ved Tilbageholdenhed at tvinge rigelige Tonnagetilbud frem og derved trykke Raterne. Baade fra Nord- og Sydamerika, Østen og Sydrusland er der fremdeles Betingelser til Stede for, at der vil kunne blive større Begær for Efteraarstonnage, og naar blot Rederne vil vedblive med at holde igen og ikke tage det første det bedste, der bydes dem, saa vil det næppe slaa fejl, at det nu-

værende Niveau ikke alene vil kunne holdes, men endog hæves til en lønnende Højde, thi selv om Raterne i de foran nævnte Markeder er bedre end de var for en Maanedes Tid siden, saa maa det ikke glemmes, at de i Realiteten endnu er meget magre og maa et godt Stykke op yderligere, inden de kan blive Udbytte givende. Der har været meget Røre i Korn paa forskellige af Udlandets Børser, navnlig paa Amerikas, men endnu har det ikke bevirket nogen særlig Efterspørgsel efter Tonnage, da Røret for en stor Del kun har været af en spekulativ Karakter, men naar de virkelige Kvanta, alt efter som Høstens Afslutning i de forskellige Lande nærmer sig, kan overses, vil der nok blive fragtet mere. Indtil nu har det hovedsagelig været La Plata og Azoff, som har taget Korn-Tonnage, men Sydrusland begynder allerede at vise Tegn paa mere Aktivitet. Saa regelmæssig en Eksport fra sidst nævnte Kant som sædvanlig vil der dog vist næppe blive i Aar, grundet paa, at Krigen paa forskellige Vis (Mangel paa Høstmandskab, Mangel paa Banevogne, Trafikbesværlighed etc.) antagelig vil fremkalde Forstyrrelser og Forsinkelser, og der vil uden Tvivl blive lang Tørn i adskillige Havne, ja i Odessa er den allerede begyndt, men den Slags kan og maa Rederne gardere sig imod ved enten at faa stipuleret limiteret Tørn eller en tilstrækkelig høj Fragtrate, som kan holde Skibet skadesløst for Opholdet.

Det østlige Marked er stadig meget fast, men der gøres forholdsvis faa Forretninger, da Rederne gennemgaaende forlanger højere Rater end Befragterne i Øjeblikket vil betale. Java har gentaget 26/3 à 27/6 pr. September/Oktobre for Sukker til U. S. eller Evropa, men Begæret er nu mindre pressende. Fra Calcutta kan paa samme Position faas 20/ à 21/3 Dødvægt til udsøgt Havn. Bombay og Kurrachee noterer henholdsvis 15/6 à 16/ à 16/6. Rispladserne viser endnu kun lidt Liv; sidst betalte Rate er 22/6 O. C. fra Rangoon pr. September. For Kul fra Moji til Singapore sluttedes et Par Dampere til 21/2 Dollars, prompt.

Sortehavet har endnu kun fragtet lidt, men der synes at komme mere Efterspørgsel for primo September Tonnage. For saadan kan antagelig betinges 8/3 à 8/6 fra Odessa eller Nikolaieff til udsøgt Havn. Til Danmark og/eller Norge betales for en 5,000 Tons Baad 9/3 én, 9/6 to, 9/9 tre Havne. Sulina tager slet ingen Tonnage, Donauen heller ikke, grundet paa Udførselsforbudet. Fra Bulgarien er sluttet til 8/ à 8/3 én, 8/3 à 8/6 to Lastpladser til L. H. A. R. Der fragtedes livligt fra Azoff til 9/6 „any“ for større, 10/ à 10/6 for mindre Baade, 6 d. ekstra Hamburg, dog synes det som om der er ved at indtræde en lille Pause, men maaske er den kun forbigaaende. For Erts fra Poti er der sidst betalt 10/ Rotterdam, Antwerpen eller Dunkirk.

Middelhavet frembyder ikke meget af Interesse og Raterne er gennemgaaende sløje. For Erts betales med „free despatch“ 6/ Almeria/Middlesbro, 5/6 Cardiff, 7/ Benisaf/Rotterdam, 7/3 Carloforte/Antwerpen. Espartolaster kan faas til 13/ fra Oran eller Arzew til Firth of Forth, 13/ à 13/6 fra Aguilas eller Almeria, og for Fosfat noteres 8/3 à 8/8 Sfax/U. K., 6/ Bona/Newport, 6/6 Glasgow. For Byg fra Tripolis eller Tunis Kysten (2/4 Pladser) noteres 9/6 à 9/9 til U. K. og for Korender fra Grækenland 13/6 til én, 14/6 to Havne. Aleksandria viser mere Aktivitet og har sidst betalt 7/ Bomuldsfrø Hull direkte for en stor, prompt Damper, medens der for en mindre pr. September betales 9/6 U. K. Ordre, 8/6 direkte Havn. Bilbao er flovere og fragter jævnt for Erts paa Basis af 4/1 1/2 Tyne Dock, 4/3 Middlesbro, 4/4 1/2 Stockton, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika tager ikke mange Dampere endnu, men det vil næppe være ret længe, inden i hvert Fald Bomuldsfragterne kommer i Markedet, ligesom det ogsaa maa antages, at der senere vil blive lidt Efterspørgsel efter Korntonnage. For Bomuld er der gentaget 27/6 fra Savannah til U. K. eller Kontinentet, dog kun for

ganske enkelte Baade pr. Oktober, medens der fra Wilmington noteres 25/ til Liverpool eller Bremen. Fra Golfen betales paa Netto Charter omkring 10/9 til U. K. eller Kontinentet. Tømmerpladserne viser meget ringe Aktivitet; der er sidst sluttet til 80/ Pensacola til 2 Pladser paa Skotlands Vestkyst, 81/3 à 82/6 noteres til 2 kontinentale Havne og 11 1/2 Dollars til La Plata. Heller ikke de kanadiske Pladser tager nogen Tonnage af Betydning; der noteres 35/ Planker fra St. John eller Westbay, 37/6 fra Miramichi eller Cap Tormentine til Englands Vestkyst, 35/ Quebec/London, Frcs. 47 Bathurst/Bordeaux. For Petroleum fra New York eller Filadelfia noteres 26/3 à 27/6 til Japan eller Korea, 21 Cents Hongkong, 22 1/2 Shanghai. For Timecharter slutes yderst lidt til omkring 3/ pr. Ton Dødvægt for almindelig transatlantisk Fart.

La Plata har for prompt Lastning optaget betydeligt Rum og for saadant betalt indtil 19/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men for Lastning pr. 15. September/31. Oktober betales i Øjeblikket ikke over 17/9 à 18/3, alt efter Størrelsen. Begæret for Dampere i sidst nævnte Position er jævnt godt, hvorimod Befragterne endnu ikke skænker November/December Tonnage nogen nævneværdig Interesse. Colastine betalte 21/9 én, 22/6 to Havne U. K. eller Kontinentet for Quebrachotræ pr. 15./30. September.

Østersømarkedet er stadig stille, idet Laster er knappe. Fra St. Petersburg, som var flovere, kan igen betinges 1/1 1/2 Hvedebasis London, Rotterdam eller Amsterdam, 1/2 1/4 Antwerpen eller Weseren, 28 Centimer pr. Kubikfod Espetræ til Ghent, 19 Øre Kristiania. Riga er floy, og der slutes til Frcs. 28 D/B. Rouen, Hfl. 13 Kappbjælker Holland, 19/ D/B. Østkyst Kulhavn, 25/ Std. D/B. og Props Manchester, Frcs. 25/26 D/B. Ghent (Lumpsum). Libau noterer 9 3/4 d. Havrebasis London eller Rotterdam, men Raten maa nærmest betragtes som nominal, da der næsten intet Korn findes endnu. Fra Botten er betalt 18/ D/B. Kronstadt/Grangemouth, Frcs. 53 D/B. B. Stockholm/Skutskær & Hudiksvall/Aleksandria, Frcs. 28 1/2 Boards Kotka/Antwerpen, Frcs. 29/ D/B. B. Trangsund/Ghent Dock, Frcs. 28 1/2 D/B. B. Strømfors/Ostende. For Sleepers fra Danzig til London noteres 5/9 pr. Load.

Kulfragterne er gennemgaaende mindst lige saa daarlige som forrige Uge. Firth of Forth har kun taget meget faa Baade, medens Tynen har været livligere, idet den engelske Marine har fragtet en Del Baade, men Raterne er elendige og Ekspeditionerne daarlige. Fra Firth of Forth slutes til 3/6 Kronstadt, 3/9 Riga, 3/7 1/2 à 3/9 Swinemünde, 3/9 Aarhus eller Kjøbenhavn, 3/10 1/2 à 4/3 dansk Provinshavn (mindre Baade), 4/ Stockholm og fra Tynen til lignende Rater, endvidere 3/4 1/2 Hamburg, 4/7 1/2 Lissabon, 4/7 1/2 à 4/9 Genua, 5/4 1/2 Venedig. Cardiff har kun fragtet sparsomt og Raterne er tarvelige, da der i de fleste Retninger offeres flere Baade end der er Laster. Der betales 4/4 1/2 à 4/6 Kronstadt, 6/ Barcelona, 4/9 à 5/ Genua, Frcs. 6 à 6 1/4 Marseilles, 5/ Aleksandria, 4/4 1/2 Port Said, 8/ Colombo, 17/ Shanghai, 5/6 Las Palmas, 7/ à 7/3 La Plata.

Frugtmarkedet for Sejlere:

ab Petersborg skal Markedet være fast, og skal der være budt 20 à 22 Mark pr. 2,000 Kilos til Danmark, 10/ à 11/ pr. Ton til Østkyst England, Oljekager/Korn.

ab Memel, Geestemünde, Oldenburg 25 Mark pr. Std.

ab Danzig skrives, at paa Grund af den meget gunstige Høst er det derværende Frugtmarked fast, navnlig for mindre Sejlere. Der noteres til Gøteborg, Stockholm 5 1/2 Mark, til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 5 Mark pr. Ton Oljekager, til Norrköping Rug 5 Mark, til Windau Stave i Bundter 6 à 6 1/2 Mark

pr. Ton, til Goole 10/, West Hartlepool 10/ à 11/ pr. Load Plançons.

ab Rostock er Frugtmarkedet ogsaa meget fast, der bydes saaledes til Sundhavn 3 1/2 Mark, Sydsverrig, Danmark, nordligst Aarhus 4 Mark pr. Ton Rug, til Kristianssand 5 1/2 Mark Rug, for Havre 1 Mark ekstra pr. Ton.

ab Stralsund, Danmark, Sundhavn 4 Mark pr. Ton Havre.

ab Kjøbenhavn er sluttet til Königsberg 4 Mark, Skien 4 1/4 Kr. pr. Ton, til Aarhus 11 Øre, Aalborg 12 Øre pr. Centner, alt Majs, til Carlshamn Oljekager 3 Kr.

ab Lolland/Falster, Sundhavn 12 Øre, Sydsverrig indtil Kalmar 15 Øre pr. Centner Hvede.

ab Kragerø, Stettin Feldspath 5 Mark, til Newport Mon Props 19/ à 20/.

ab Laurvig, Aberdeen Granit 7/, til Bremen 21 à 22 Mark pr. Std. Brædder.

ab Skiensfjord, Firth of Forth Kortprops 16/, endvidere Is til London 7/, Elben 7 Mark, Ghent 10 Frcs.

ab Carlshamn, Uleåborg Egebark 10 Kr. pr. Ton, til Danzig, Rostock 4 Mark, Colberg 3 3/4 Mark, Kiel 4 Mark pr. Ton Kantsten, til Kjøbenhavn vaad Træmasse 3 1/4 Kr., Ramsgate Deals Battens & Boards 22/.

ab Sølvborg, Riga 4 Mark, Reval 4 1/2 Mark pr. Ton Kaolin, til Wismar Granit 4 Mark, til Kjøbenhavn Birkebrænde 4 3/4 Kr. pr. Ton, til Horsens 7 1/2 Øre pr. Kbfld.

ab Warberg, Kolberg 3 1/4 Mark, Hamburg 3 1/2 Mark, Bremen 4 1/2 Mark pr. Ton Gadesten.

Ugens Havarier.

Sigyn, Dpsk. af Kristiania, ankom d. 16. ds. hertil paa Rejsen fra Jacobstad til West Hartlepool med Props. Skibet havde haft meget haardt Vejr under Vejs, havde mistet en Del af Dækslasten og faaet betydelig Skade om Bagbord. Efter foreløbig Udbedring fortsattes Rejsen.

Frederiksværk, Dpsk. af Thisted, kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Thisted paa Grund ved Aggersund.

Progress, Dpsk. af Lübeck, indkom d. 18. ds. til Aarhus meget beskadiget. Skibet, der kom fra Helsingfors med Trælaster, har haft haardt Vejr paa Rejsen og faaet den ene Side af Bougen slaaet ind, foruden anden Skade.

Lady Lewis, Dpsk. af Cardiff, indkom d. 18. ds. til Frederikshavn med stærk Slagside og Skade paa Lønning og Støtter. Skibet, der var paa Rejsen fra Himango i Finland til Hjemstedet med en Ladning Pitprops, blev udfor Falsterbo ramt af en Braadse, der afstedkom Ulykken. Skaden udbedres i Frederikshavn inden Rejsen fortsættes.

Ansgar, 3-m. Skonnert af Marstal, har for Indgaaende til Petroleumshavnen i Hamburg været i Kollision med Kajen og faaet en Del oven Bords Skade samt Klyverbommen brækket. Losser og reparerer i Hamburg.

Hillechiena, Kuf af Groningen, er d. 18. ds. paa Rejsen fra London til Odense med Støbesand strandet ved Agger.

Laura, Skonnert, ankom d. 18. ds. til Holtenau med megen oven Bords Skade. Skibet har paa Rejsen fra Dünkerque til Sverrig med en Ladning Oljekager haft haardt Vejr i Nordsøen, hvorved en stor Del af Rælingen blev slaaet ind og flere Støtter knækkedes. Reparerer i Holtenau.

Emmy, Skonnert, der ligger strandet ved Hundested, er solgt for 1.200 Kr. Køberen har sluttet Akkord med Fiskerne for 275 Kr.

Greetland, Dpsk. af Drammen, indkom hertil d. 19. ds. for Reparation. Skibet har paa Rejsen fra Uleåborg til Cardiff med Trælaster haft svære Storme at udstaa ved Gotland, hvor en Del af Dækslasten gik tabt.

Lydia, Jagt af Hals, har for Indgaaende til Hals været i Kollision med Kajen og har mistet Spryd og Klyverbom og beskadiget Stævnen.

Miss Pritchard, Skonnet af Port Madoc, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med en Ladning Skifer sprunget læk i Seen og er sunket ved Stoer Head. Besætningen bjærgede sig i egen Baad.

„The New York Herald“, 23. Juli 1904:

„Cornwallis“ har nylig afsluttet sine Prøveture, under hvilke den opnaaede Gennemsnitshurtighed for fuld Kraft var 19,01 Knob i Timen, en lille Smule mer end $\frac{1}{2}$ Knob over den kontraktmæssige Hurtighed. „Cornwallis“ er forsynet med Belleville Dampkedler med økonomisk Kulforbrug.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft er løbet af Stablen Dpsk. Marie Menzell, bygget til det hanseatiske Dampskibsselskab i Hamburg. Skibet har følgende Dimensioner: 301' × 41'2" × 21'3", engelske Maal, og en Lasteværne af 3,550 Tons.

Med Statsbanernes Dampfærge Strib er foretaget en Prøvetur efter at den paa Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft har været underkastet en delvis Ombygning og en Forlængelse, som forøger Sporlængden med c. en Tredjedel. Det viste sig paa den maalte Mil, at Farten kun var en Ubedydelighed mindre end før Forlængelsen, ligesom Styreævnens var god.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 23. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 15. August. — Alabama, Gotsche, ank. til Aalborg 18. Aug. — Alexandra, Thomsen, ankom til Boston 16. August. — Algarve, Borries, afgik fra Dartmouth 18. August for Cette. — Anglo Dane, Wiberg, ankom hertil 23. Aug. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 18. August. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 21. August. — Arno, Strubberg, ankom hertil 17. Aug. — Axelhus, Skow, ankom hertil 21. August. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Pillau 21. August. — Beira, Lunge, ankom til Kjøbenhavn 19. Aug. — Christian IX., Müller, ankom til London 21. August. — Dagmar, Larsen, pass. Ouessant 22. August for Alicante. — Douro, Mortensen, ank. til Messina 20. August. — Esbjerg, Søeberg, ankom til Antwerpen 20. August. — Florida, Ørum, afg. herfra 22. August til Baltimore. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 21. August til Kbhvn. — Garonne, Kromann, ank. til Kotka 17. Aug. — Georgios I., Sørensen, ankom til Antwerpen 21. August. — Hekla, Hempel, ankom til New York 17. August. — Hellig Olav, Holst, ank. til Kbhvn. 14. August. — Hengest, Harder, afg. fra Libau 20. August til London, pass. Holtenau 23. August. — Hjælme, Simonsen, ankom til Kbhvn. 22. August. — Island, Holm, ankom til Kbhvn. 16. August. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Stockholm 23. August. — Jolantha, Christiansen, ankom hertil 22. August. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn. 18. Aug. — Kentucky, Staal, afg. herfra 10. Aug. til Boston. — Kiew, Frisenette, afg. fra London 22. Aug. til Blyth. — Kursk, Gommesen, pass. Brunsbüttel 20. August, for Libau. — Leopold II, Meyer, afg. fra Windau 22. August til Antwerpen. — Loire, Craignou, ankom til Lovisa 20. Aug. — Louise, Kruse, ankom hertil 21. August. — Louisiana, Andresen, ankom til New York 21. August. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 13. August hertil. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Libau 21. Aug. hertil. — Moskø, Mel Dahl, ank. til St. Petersburg 20. Aug. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 17. Aug. til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 20. August, ankom til Riga 23. August. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Antwerpen

21. Aug. hertil, pass. Brunsbüttel 23. Aug. — Omsk, Jonsen, afgik fra Libau 21. Aug. til Hull. — Oscar II, Jespersen, ankom til New York 21. August. — Perm, Christensen, ankom til Dunkirk 21. August. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 21. August. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 20. August. — Rita, Schibbye, ank. hertil 22. August. — Seine, Damp, afg. fra Bordeaux 21. August til La Rochelle. — Texas, Andersen, ank. til Pensacola 22. August. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 21. August. — Tiber, Bech, ankom til Barcelona 17. Aug. — United States, Wulff, afgik fra New York 17. August hertil. — Valdemar, Johnsen, ankom til Stockholm 22. Aug. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Leith 17. August til Island. — Viking, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 20. August. — Yrsa, Øst-Jacobsen, afgik fra Riga 20. August til Antwerpen. — Bergenseren ank. til Trondhjem 23. Aug. — Ellen afgik fra Stettin 22. Aug. hertil. — R. F. Berg afg. fra Pillau 20. August, ankom til Kbhvn. 23. August. — Essex afgik fra London 23. August hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ank. til Methil 23. August. — Frode, Tofte, ankom til Rotterdam 18. August. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Stettin 22. August. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til South Shields 11. Aug. — Erik II, Schmidt, afgik fra Rahja 20. Aug. — Knud II, Hansen, ankom til Sunderland 19. August. — Danmark, Kraemer, ank. til Uleåborg 17. Aug. — Ragnar, Holst, ank. til Kbhvn. 23. Aug. — Skjold, Rissø, ankom til Dieppe 17. Aug. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Aarhus 20. Aug. — Olaf, Petersen, ankom til Porkansaari 21. August. — Svend II, Riber, ank. til Archangel 13. Aug. — Harald, Hveysel, afg. fra Nordmaling 23. Aug.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Aarhus 21. August. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Libau 23. August. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Kronstadt 18. August, best. til Gand. — Hamlet, Schjødt, afg. fra Blyth 18. Aug. bestemt til Kronstadt. — Helge, Olsen, afg. fra Kronstadt 19. August, bestemt til Tornå. — Rolf, Olsen, afgik fra South Shields 19. Aug., bestemt til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Blyth 22. August.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Antwerpen 11. August. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Hernøsand 20. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til St. Petersburg 17. Aug. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til St. Petersburg 21. August. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 19. Aug. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Kronstadt 21. August, bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Kronstadt 21. August, bestemt til Rotterdam. — Russ, Rasmussen, ank. til London 20. August. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Rotterdam 20. August. — Peter Mørch, Thorsøe, afg. fra Kbhvn. 21. Aug. bestemt til St. Petersburg.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Norrkøping 23. Aug. — Kamma, Løffler, ank. til Sunderland 20. Aug. — Helga, Rissø, ankom til Calais 22. August. — Martha, Christensen, afgik fra Archangel 22. August. — Elna, Rathje, afgik fra Hernøsand 22. August. — Therese, Pedersen, ank. til Calais 20. Aug. — Simone, Jørgensen, ankom til Norrkøping 23. Aug. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Sundsvall 23. Aug.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Lambertsen, ank. til St. Ybes 18. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Halmstad 22. August, bestemt til Ørkedalsøen. — Niobe, Mathisen, afgik fra Rochefort 22. August. bestemt til Santander. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Guldsmedvik 18. August. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Kronstadt 17. Aug. — Nordsoen, Gram, ankom til Southampton 18. August. — Nexos, Basse, afgik fra Husum 15. August, bestemt til Guernsey. — Nora, Jørgensen, afg. fra Antwerpen 20. August, bestemt til Frederikshavn. — Napoli, Christensen, afgik fra Sundsvall 18. August, bestemt til Le Tréport. — Neptun, Knudsen, afg. fra Horsens 20. Aug., bestemt til Svane. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Le Tréport 19. Aug., ankom til Blyth 21. August. — Alfa, Hansen, afg. fra Burntisland 19. Aug., bestemt til Holtenau. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Guernsey 20. August, bestemt til Methil. — Cito, P. Cl. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 20. August, bestemt til Trångsund.

Jylland. Karen, Winther, afgik 21. August fra Riga til Rouen. — Ingrid, Meinertz, ankom til Råfse 22. Aug. — Ester, Sørensen, ankom til Helsingborg 22. August.

Nordsoen. Nordland, Petersen, ankom til Libau 17. August. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Libau 22. August. — England, Andresen, ankom til Calais 21. Aug. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 17. August. — Rusland, Møller, ankom til Libau 19. August.

Urania. Polarstjernen, Branth, pass. Allinge 22. Aug. bestemt til London. — Mars, Rasmussen, ankom til Blyth

22. August. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Archangel 20. Aug., bestemt til Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, ankom til Delfzyl 17. Aug. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth. 20. August, ankom til Svendborg 23. August.

Østersøen. Patria, Petersen, ankom til Emden 21. August. — Gratia, Andersen, afgik fra Kjøbenhavn 18. August, ankom til Riga 21. August.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 21. Aug. best. til Rotterdam. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 18. Aug. — Britannia, Jensen, afg. fra Luleå 22. August, best. til Emden. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Sunderland 20. Aug., ankom til Kjøbenhavn. 23. Aug.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Methil 23. August, best. til Hamburg. — Carbonia, Winckler, ank. til Kronstadt 20. August. — Estonia, Jensen, ankom til Kemi 16. August.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Rotterdam 19. August. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Neufahrwasser 23. Aug., best. til Kbhvn. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kronstadt 20. Aug. — Fredensborg, Hartmann, ankom til St. Petersburg 21. August. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Kemi 16. August. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 16. August, bestemt til Chantenay. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Mobile 17. August, bestemt til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 20. Aug. — Skanderborg, Jensen, ank. til Sevilla 17. August. — Søborg, Fischer, ankom til Manchester 23. August. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Uleåborg 20. August, bestemt til Rouen. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Ayr 18. August.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Gefle 20. August, bestemt til Rouen. — Klampenborg, Jensen, ankom til Bjørke 13. Aug. — Marselisborg, Mathiesen, ank. til Shields 23. Aug. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kronstadt 13. Aug. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Calais 20. August, bestemt til West Hartlepool. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 20. Aug. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Lovisa 23. August. — Vordingborg, Petersen, ank. til Preston 22. Aug.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til London 21. Aug. — Kallundborg, Lund, ank. til Repola 16. August.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Kronstadt 23. August. — Helene, Jensen, ankom til Hull 21. August. — Agnete, Sørensen, ankom til Rotterdam 19. August. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til London 22. Aug. — Hermia, Petersen, ankom til Kiel 22. August. — Alice, Hansen, ank. til Burntisland 23. August. — Ajax, Brorson, ank. til Slesvig 19. Aug. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kiel 21. August. — Nauta, Madsen, ankom til Rotterdam 21. Aug.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, pass. Port Said 24. August. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Hongkong 19. August. — Siam, Jensen, afgik fra Rangoon 21. Aug. — Anamba, Cortsen, ankom til Bangkok 17. August. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Bunburry 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Vigo 14. Aug. — St. Jan, Rambusch, ank. til New Orleans 17. Aug. — St. Thomas, Prahl, ank. til Kbhvn. 21. Aug.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. til Kallundborg 21. August.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Calais 19. August. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Methil 18. August. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Terneuzen 20. August. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Terneuzen 20. Aug. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Ghent 23. August. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Odense 21. Aug. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Repola 23. August. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Uleåborg 17. August. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Repola 20. Aug. — Chr. Christensen, Hansen, afg. fra Ghent 23. August.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Aarhus 22. August, best. til Repola. — London, Bom, ankom til Bremen 20. August. — Paris, Krogh, ankom til Kjøbenhavn 21. Aug. — Bryssel, Tholander, ankom til Dunston 22. August.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Swinemünde 23. August, bestemt til Nykarleby. — Wien, Brink, afgik fra Lübeck 23 August, best. til Haukipudas.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ank. til Hudikswall 21. August. — Clara, Jensen, ankom til Hamnholmen 16. Aug. — Kai, Bønnelycke, ank. til Holmsund 21. August. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Methil 22. August, bestemt til Kallundborg. — Erik, Steen, ankom til Neufahrwasser 17. August. — Axel, Damm, ank. til Kiel 21. Aug. — Asger

Ryg, Hagedorn, afgik fra Cherbourg 22. August, best. til Methil.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, afgik fra Stettin 19. August, bestemt til Skellefteå. — Slesvig, Svarrer, afgik fra Trangsund 11. August, ank. til Cherbourg 21. August.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Valparaiso, Jørgensen, ank. til Gøteborg 15. August fra Buenos Aires. — Wilhelmine, Warrer, afgik fra Falmouth 13. August, ankom til Dublin 15. August. — Lenitha, Clausen, beordret fra Queenstown 17. August til Middelburg. — Sørine, Svarrer, afgik fra Elben 21. August til Beira. — Prins Valdemar afg. fra Port Natal 20. August til Wallaroo.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, ankom 20. August til Bahia fra Shields. — Mary, Lydom, ank. 19. August til Halmstad fra Kjertemünde.

Rønne. Prøven, Bidstrup, ank. til Oskarshamn 9. Aug. — Herman Olsen, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 13. August. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 13. August. — Coureer, Jakobsen, ankom til Windau 13. August. — Zephyr, Jensen, ankom til Berwich 13. August. — Johannes, Larsen, ankom til Gefle 20. August.

Svendborg. Urda, Mikkelsen, ankom til Folkestone 14. August. — Delos, Andersen, ankom til St. Petersburg 16. August. — Dagny, Rasmussen, ankom til Glasgow 16. Aug. — Grethe, Hansen, ankom til St. Petersburg 15. August. — Galathea, Bom, ankom til St. Petersburg 16. August. — Skirner, Pilegaard, ankom til St. Petersburg 16. August. Mercur, Lund, ankom til Kemi 15. August. — J. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Antwerpen 17. August. — Pallesen, Jensen, ank. til Lybeck 17. August. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Charlestown 17. August. — Concordia, Henriksen, ankom til Orth 17. August. — Saga, Clausen, ankom til Kramfors 16. August. — Odin, Andersen, ankom til Stege 18. August. — Althea, Skovgaard, ankom til Vasa 17. August. — Hans Emil, Hansen, ankom til Nykjøbing F. 17. August. — Iris, Hansen, ankom til St. Petersburg 17. August. — Mine, Møller, ankom til Vestervig 18. Aug. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 18. August. — Noah, Poulsen, ankom til Britonferry 17. Aug. — Valkyrien, Hansen, ankom til Brest 17. August. — Belona, Larsen, ankom til Kings Lynn 17. Aug. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Charlestown 19. August. — Triton, Nielsen, ankom til Concarneau 18. August. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Cassablanca 19. August. — Freyr, Jensen, ankom til Libau 20. August. — Fanny, Hansen, ankom til Gøteborg 20. August. — Slesvig, Hansen, ankom til Charleroy 22. August.

Ærø. Anne Maries Minde, Hansen, ank. 16. Aug. til Nykøbing F. — De 3 Søskende, Rasmussen, ankom 13. August til Kjøbenhavn. — Svip, Jensen, ankom 15. August til Kjøbenhavn. — Union, Mortensen, ankom 16. August til Leith. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 15. August til St. Johns. — Marie, Boye, ankom 15. August til Skien. — Rota, Hansen, ankom 15. August til Mirramichi (New Brunswick). — Hekla, Haagensen, afgik 14. August fra Dunkerque til Odense. — Enighedens, Friis, ankom 15. August til Swinemünde. — Margrethe, Christensen, afg. 20. Aug. fra Kbhvn. til Kastrup. — Ellen, Hansen, afg. 16. August fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Hebe, Clausen, ank. 16. August til Snekersten. — Lorenz, Levinsen, ank. 17. August til Stettin. — Olga, Jørgensen, ankom 17. August til Sundevall. — Eos, Christensen, ankom 18. August til Kalmar. — Noah, Eriksen, ankom 18. August til Methil. — Immanuel, Bager, ankom 18. August til Dunkerque. — Ansgar, Jørgensen, ankom 18. August til Hamburg. — Rise, Petersen, ankom 18. August til Antwerpen. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 19. August paa Paimpol's Red. — Dannebrog, Folmer, ankom 19. August til St. Petersburg. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 18. August til Cadix. — Cathinka, Olsen, ankom 18. August til Aberdeen. — Anna, Albertsen, afgik 18. August fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Familien, Mortensen, afgik 18. August fra Kjøbenhavn til Frederikshavn. — Carl Emil, Rasmussen, afgik 18. August fra Kjøbenhavn til Faxø. — De tre Søskende, Rasmussen, afgik 18. August fra Kjøbenhavn til Tuborg. — Agnes, Christensen, ankom 20. August til Rønne. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 20. August paa Paimpol's Red. — Smart, Christensen, afg. 16. August fra Svendborg. — Argo, Clausen, ankom 19. August til Barbados. — Marie, Østermann, ankom 19. Aug. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Anne, Jakobsen, ankom 19. Aug. til Kjøbenhavn. — Kathinka, Rasmussen, afgik 17. August fra Frihavnen til Aabenraa. — Hertha, Krull, ankom 18. August til Portmadoc. — Fred, Friis, ankom 20. August til Pembroke. — Zephyr, Hansen, ank. 21. August til Ramsgate. — Amalia, Nielsen, ankom 21. August til Kristiania.

— Hekla, Jørgensen, ankom 22. August til Odense. — Abba, Petersen, ank. 21. August til Umeå. — Christiane, Albertsen, ankom 22. August til Reval. — Theodor, Andersen, afgik 20. Aug. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Fortuna, Schmidt, ank. 19. August fra Kjøbenhavn til Heiligenhafen. — Svip, Jensen, ank. 19. Aug. til Frihavnen. — Nielsine, Christensen, ankom 19. August til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, ank. 19. August til Kjøbenhavn. — Lauritz, Folmer, afgik 20. Aug. fra Kjøbenhavn til Skodsborg. — Heimdahl, Eriksen, ankom 22. August til Hamburg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Anholt SV. Stensøre. Vageren med hvid Stage og en nedadvendt Kost ved V.-Siden af Grunden Stensøre er flyttet c. 100 Alen SV. hen og ligger nu i 12 Fod Vand uden for en Sten med 10 Fod.

Sundet. Sjælland Ø. Kalleboer. Sorte-Rende. Den 1ste September 1904 udlægges Fyrskibet i Kalleboer. Det indtages den 1ste December.

Store Bælt. Sjælland V.-Kyst. Reersø. Den 1ste September 1904 tændes paa den SV.-ligste Pynt af Reersø en hvid Lanterne. Flammens Højde: 44 Fod. Fyrpæl. Brændetid: 1ste September—1ste November.

Musholm-Bugt. En Torpedobaad er sunken c. 5 Kbl. SV. for 14 Fods Pullen paa Slettings-Grund. Stedet er afmærket med en Vragvager og om Natten med en hvid Lanterne.

Korsør Dampfærgehavn. Paa Grund af Arbejder ved Dampfærgehavnen i Korsør foretages Forandringer ved Fyrene, der brænder for Dampfærgerne.

Isefjord. Bramsnæs Vig. Ved Skydepladsen for Sømine-Stationen i Bramsnæs-Vig kan der uden for det afmærkede Areal ligge Flaader og Bøjer. Fra Flaaderne vises om Natten en hvid Lanterne.

Farvandet Syd for Fyn. Svendborg. Fra den 29de August til omtrent den 1ste November 1904 vil den røde Lanterne paa Dampskibsbroens S.-Ende ved Svendborg Havn være flyttet c. 20 Alen længere ind paa Broen, saa at den staar 25 Alen fra Broens Yderende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Åhusbukten. En 10 Fods Grund er funden i Åhusbukten paa 55° 54' 2" N. Br. 14° 25' 50" Ø. Lgd. Den sorte Bøje, som laa ved 12 Fods Grunden SV. for den fundne Grund, er flyttet og ligger SØ. for denne sidste.

Gottland V.-Kyst. Blåhäll. Ved Blåhäll Fiskerleje tændes to hvide, faste Fyr, der er overet i N. 57° V. og S. 57° Ø. De vises fra Fyrpæle, 30 Alen fra hinanden. Flammens Højde: 37 og 28 Fod. Fyrene kan brænde i den mørke Aars-tid, naar Fiskere fra Pladsen er paa Søen. 57° 32' 55" N. Br. 18° 7' 18" Ø. Lgd.

Kvarken. Sydostbrotten NØ. En 19 Fods Grund er funden paa 63° 29' 30" N. Br. 20° 28' 10" Ø. Lgd. En rød Vager med en opadvendt Kost over en Ballon udlægges snarest muligt S. for Grunden.

Bottniske Bugt. Bergudden. Da der i Bergudden Fyrs S.-lige hvide, faste Lysvinkel er fundet en Grund, flyttes Vinklens V.-Grænse 3° mod Øst, saa at Fyret viser hvidt, fast Lys fra S. 24° V. til c. S. 40° V. og rødt, fast Lys fra c. S. 40° V. til S. 65½° V.

Norra Kvarken. En 18 Fods Grund er funden paa 63° 34' 40" N. Br. 20° 15' 40" Ø. Lgd., og en 21 Fods Grund paa 63° 41' 17" N. Br. 20° 38' 40" Ø. Lgd. Ø. for den sidst-nævnte udsættes snarest muligt en sort og hvid Stage med 2 Balloner.

Tyskland. Neufahrwasser. Paa Ø.-Siden af Indløbet til Neufahrwasser er til Forsøg tændt to orange, faste Fyr, der holdt overet i S. 32½° Ø. leder midt imellem Molerne til Havnen. Flammens Højde: 74 og 45 Fod. Lysævnene: 10 Kml. Bagfyret vises fra Timeglas-Baaken, 54° 24' 37" N. Br. 18° 40' 13" Ø. Lgd., Forfyret fra en hvid Gittermast 365 Alen N. 32½° V. fra Bagfyret.

Plantagenet Grund og Prerow Bank. Ved Plantagenet Grund og Prerow Bank ligger følgende Tønder ikke som i Kortet angivet, men saaledes:

„Plantagenet N.“	54° 39' 39" N. Br.	12° 46' 20" Ø. Lgd.
„Prerow Bank“ Nr. 1	54° 31' 34" —	12° 35' 2" —
„Prerow Bank“ Nr. 2	54° 31' 32" —	12° 35' 51" —
„Prerow Bank S.“	54° 28' 55" —	12° 36' 22" —
„Darsser Ort N.“	54° 32' 12" —	12° 34' 22" —
„Darsser Ort O.“	54° 29' 32" —	12° 33' 3" —

Fehmarn Sund. Det fraraades Skibe med 12½ Fods Dyb-gaaende at staa gennem Fehmarn Sund, da Renden er meget smal. Langs Tønderne er der 12½ Fod, i Renden 14 Fod.

Kieler Fjord. Fra 10de til 16de September 1904 afholdes Skydeøvelser i Kieler Fjord fra Kl. 6½ Fm. til Kl. 3 Em. Skydepladsen begrænses mod V. af Kysten fra Friedrichsort til Bülk, mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem Bülk, mod Ø. af Kysten fra Stein til Korügen Bro, mod S. af en Linie fra Friedrichsort Fyrtaarn til Korügen Bro. Naar der skydes, hejsses rødt Flag paa Signalmasten ved Bülk Fyr, paa Fyrskibet „Stollergrund“, paa Friedrichsort Fyrtaarn og paa Batteriet, hvorfra der skydes, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Et sort Flag hejst paa samme Steder betyder, at Dampere kan passere, nemlig fra 8½—9½ og fra 11½—12½. Fartøjer med gult Flag i Stævnen ligger ude. Anvisninger kal ubetinget følges.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Drøbaksund. Ifølge Bekendtgørelse fra Oscarsborgs Kommandant afholdes Sømineøvelser i Drøbaksund indtil den 10de September 1904. Skibe skal i den Tid holde sig Ø. for 3 i Sundet udlagte Bøjer med hvid Topbetegnelse og om Natten med hvid Lanterne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Følgende Fyr og Fyrlamper er forandret saaledes:

Barøen Fyr viser nu hvidt, fast Lys fra S. 45° V. til S. 56° V., fri S. om Bredgrunden, hvidt Hurtigblink derfra til S. 65° V., fri N. om Hvaholmskjærene, hvidt, fast Lys derfra til N. 86° V., fri S. om Smelrumpen, rødt, fast Lys derfra til N. 19° V., fri Ø. om Havneskallen ved Lødingen, hvidt, fast Lys derfra til N. 5° V., fri V. om Bollstabbenene i Tjelsund, grønt, fast Lys derfra til N. 48° Ø., hvidt, fast Lys derfra til N. 69° Ø., fri N. om Havnesholmen. Forøvrigt uforandret.

Selvær Søndre Fyrlampe viser nu hvidt Lys i Kvernleden fra N. 47° Ø. til N. 49° Ø. Flammens Højde: 39 Fod. Forøvrigt uforandret.

Norstrandskjær Fyrlampe. Flammens Højde: 17 Fod. Forøvrigt uforandret.

Balstad Havn ny Fyrlampe er tændt. Den viser Fyr med Formørkelser. Lyset er rødt fra S. 75° Ø. til S. 51° Ø., fri V. om Teistbøen, hvidt derfra til S. 42° Ø., fri Ø. om Leiskjær, grønt derfra til S. 16° V. Flammens Højde: 17 Fod. Lille Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 4' 0" N. Br. 13° 34' 45" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr i Telegrafstationen er nedlagt.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra 2den—14de September 1904 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven i 4 à 5 Timer omkring Lavvandstid. Pladsen begrænses mod N. af Linien Tønde M—Tønde Nr. 9, mod S. af Linien Altenbruck Kirke—Tønde Nr. 17, og er, naar der skydes, spærret for al Sejlads. Dampere med rødt Flag paa Toppen ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Weser. Solthören. Paa Grund af Forandring i Wurster Farvand viser Solthören Fyr nu rødt Lys fra S. 54° V. til S. 69° V., hvidt Lys fra S. 69° V. til S. 84° V. og rødt Lys fra S. 84° V. til N. 87° V.

Holland. Zuiderzee. Elburg. Tjalken „Jonge Jan“ ligger sunken 1½ Kbl. N. t. Ø. for Elburg Havn. Vraget er afmærket med en Vragtønde. 52° 27' 32" N. Br. 5° 49' 24" Ø. Lgd.

Tjalken „Johanna Petronella“ er sunken i Zuiderzee i 12 Fod Vand. Vraget er afmærket med en Vragtønde og med en Lanterne. 52° 30' 20" N. Br. 5° 27' 24" Ø. Lgd.

Zeegat van Zieriksee. Verogat og Zandkreek. Kugletønderne Nr. 1 i Verogat og Nr. 20 i Zandkreek er nu ombyttet med Lystønder.

England. Humber. En 16½ Fods Grund har dannet sig i Humber, oven for Grimsby, 1 Kml. N. 14° Ø. fra Killingholme høje Fyr og fra Newsham Booth Fyr i N. 22° V. 53° 39' N. Br. 0° 12' V. Lgd. En 14½ Fods Grund ligger 1 Kbl. N. t. V. og en 17½ Fods Grund V. t. S. fra den oven-nævnte Grund.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Sainte Adresse. Den hvide Baake med sort Ballon, der, holdt overet med Sainte Adresse Klokke-taarn, ledede fri V. om de ny Havnearbejder ved Havre, er borttagen.

La Penzé. Vraget af Fartøjet „Catherine“, der er sunket i La Penzé Munding, er nu uskadeligt for Skibsfarten.

England. Dover. Lys- og Klokketønden „Dover pier works“ er flyttet 1 Kbl. S. 19° V. hen i 7¼ Fv. Vand. fra det midlertidige Fyr paa Pieren i S. 56° Ø. 7¼ Kbl. og fra

Taarnet paa Admiralty Pier i N. 70° Ø. 51° 7' N. Br. 1° 20' 7" Ø. Lgd.

Skibe maa under ingen Omstændigheder gaa inden om eller N. om denne Tønde.

England SV.-Kyst. Wolf Rock. Den 27de Oktober 1904 ombyttes Taageklokken ved Wolf Rock Fyr med et Taagehorn, der hver 1/2 Minut giver Et-Stød af 4 S. Varighed. 49° 56' 7" N. Br. 5° 48' 5" V. Lgd.

Scilly Isles. Broad Sound. I Broad Sound er følgende Grunde fundet: En 5 Fv. Grund 10, Kbl. N. 24° V. fra Bishop Rock Fyr. En 4 3/4 Fv. Grund 9, Kbl. N. 11° V. fra samme Fyr. En 5 3/4 Fv. Grund 6, Kbl. N. 2° V. fra samme Fyr. En 6 1/2 Fv. Grund 6, Kbl. N. 10° V. fra samme Fyr. Bishop Rock Fyr: 49° 52' 5" N. Br. 6° 26' 7" V. Lgd.

Skotland. The Small Isles. Hysgeir Rocks. Paa Hysgeir Rocks er tændt et hvidt Lynfyr, der hver 30 S. viser Tre-Lyn, Lyn 1/2 S., Mørke 3 S., Lyn 1/2 S., Mørke 3 S., Lyn 1/2 S., Mørke 2 1/2 S. Flammens Højde: 132 Fod. Synsviddens: 17 Kml. Hvidt, 124 Fod højt Taarn paa en Klippe 4 Kbl. S. 20° V. fra Gruppens N.-Ende. 56° 58' 2" N. Br. 6° 41' V. Lgd.

Shetland Isles. Yell Ø.-Kyst. White Hill of Vatsetter. Den 1ste September 1904 tændes paa White Hill of Vatsetter et fast Fyr, der viser rødt Lys fra Kysten mod S. til c. S. 11° Ø., hvidt Lys fra S. 11° Ø. gennem Ø. til N. 31° Ø., rødt Lys fra N. 31° Ø. gennem N. til N. 17° V., og hvidt Lys fra N. 17° V. til Kysten mod NV. Flammens Højde: 81 Fod. Lille Fyrtaarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 60° 35' N. Br. 1° 0' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Douarnenez. Paa den yderste af Baakerne, som afmærker Molen, der bygges ved Pynt Biron, er tændt et midlertidigt, rødt Fyr.

Gironde. Cordouan Fyr. I Cordouan Fyr er Lysævnen i den hvide, faste Vinkel, der lyser fra N. 44° V. til N. 33° V., forstærket til 25 1/2 Kml.

Fyrskibet „Grand Banc“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Gironde Munding. I Gironde Munding har der Ø. for Pointe de la Coubre dannet sig følgende Grunde: En 16 Fods Grund paa 45° 42' 26" N. Br. 1° 20' 5" V. Lgd., en 15 Fods Grund paa 45° 42' 16" N. Br. 1° 20' 7" V. Lgd. og en 15 1/2 Fods Grund paa 45° 42' 6" N. Br. 1° 20' 7" V. Lgd., alle i 4 à 5 Fv. Vand.

Den første ligger i den S.-lige Grænse af den N.-lige hvide Vinkel i Coubre Bifyr.

Fyrskibet „Talais“ er midlertidigt ombyttet med et rødt og sort stribet Reservefyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. 45° 30' 42" N. Br. 0° 59' 30" V. Lgd.

Terre-Nègre. I Terre Nègre Fyr er Lysævnen forstærket, for det hvide Lys til 18 Kml., for det røde Lys til 16,5 Kml. og for det grønne Lys til 16 Kml. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Passe du Médoc. Sud de Richard. Paa Grund af Farvandet Forandring er Lystønden Sud de Richard flyttet 1 1/2 Kbl. NØ. hen. 45° 24' 36" N. Br. 0° 51' 15" V. Lgd.

Portugal. Peniche N. Ingueiro. Ved Ingueiro Indløb er tændt to hvide, faste Ledefyr. Bagfyret vises fra et Vindue i Taarnet Vigia i Peniche Citadel. Flammens Højde: 108 Fod. Forfyret staar 800 Alen N. 33° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 32 Fod. Holdt overet i S. 33° V. leder de til Ingueiro Indløb.

Canada. River St. Lawrence. Traverse of St. Roch. Paa Pieren ved N.-Enden af Shoals of St. Roch er tændt et hvidt Blinkfyr, Blink 1 S., Mørke 4 S. Flammens Højde: 53 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Brunt, 48 Fod højt, cylindrisk Fyrtaarn. Taagesignal gives med en Diaphone, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 3 1/2 S. Varighed. Taagehornet udmunder fra N.-Siden af Fyrtaarnet, 20 Fod over Vandet. 47° 21' 21" N. Br. 70° 15' 12" V. Lgd.

Fyrskibet i Traverse of St. Roch, 3/5 Kml. NØ. for Lower Traverse Fyr, er permanent inddraget. 47° 21' 50" N. Br. 70° 14' 51" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. New Bedford Harbor. Clarks Point. Stagen 2 Kbl. N. 55 1/2° Ø. fra Clarks Point er borttagen.

New York. Long Island. Gardiners Bay. Crow Shoal. Paa Crow Shoal er i 10 Fod Vand fundet en lille Klippe med 3 Fod, fra Plum Island Fyr i S. 22° Ø. og fra Cedar Point Fyr i N. 62° Ø.

Connecticut. Fyrskibet „Bartlett Reef“ Nr. 13 er udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget.

New Haven Harbor. Adams Fall. Den røde Tønde Adams Fall, 1/2 Kml. SV. for New Haven Harbor gamle Taarn, er nu sort og rød vandret stribet.

Long Island Sound. Norwalk Islands. En rød Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, er i 29 Fod Vand udlagt 1/4 Kbl. S. for Vraget, fra Norwalk Island gamle Fyrtaarn i N. 75° Ø. og fra Grasso Hammock Baakefyr i S. 63 1/2° Ø.

New Jersey. Sandy Hook. North Hook. Baakefyret North Hooks Lysævne er formindsket noget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport. Ved Ø.-Siden af den gravede Rønde til Gulfport er udlagt: Outer røde Spirtønde Nr. 2, mellem Yder- og Mellem-Baaken. Middle røde Spirtønde Nr. 4 mellem Mellem- og Inder-Baaken. Inner røde Spirtønde Nr. 6 mellem Inder-Baaken og Gulfport Pier, alle i Linje med Baakerne.

Texas. Galveston Harbor. Galveston East Bank. Paa Ø.-Siden af Løbet fra Quarantine til Galveston er i 12 Fod Vand opført en sort, trekantet, 21 Fod høj Baake, fra Fort Point Fyr i S. 30° V. og fra Hitchcock Reef Baake i S. 23° Ø. Stump-tønde Nr. 7, der laa paa dette Sted, er inddraget.

Mexiko. Yucatan. Shkalak (Xcalak). Et hvidt Fyr med Formærkelser er tændt ved Shkalak. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Rødt, cylindrisk, 38 Fod højt Taarn. 18° 15' 1/2 N. Br. 87° 48' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. Porto Vecchio. Cap Pertusato. Fyret Cap Pertusato lyser kun NV. for N. 59° Ø., hvor det gaar i Skjul af Capicciolo; SØ. herfor ses det kun hist og her i Lavningerne.

Italien. Manfredonia. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Molen, som er under Forlængelse ved Manfredonia, er ombyttet med et rødt, fast Fyr.

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

Ægypten. Røde Hav. Suez Bay. Spit. Paa Spit Tønde er nu tændt to grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Tønden er flyttet 4 1/2 Kbl. S. 19° V. hen i 4 3/4 Fv. Vand, fra Kal ah Kebireh Baake i S. 72° Ø., 9 1/2 Kbl. og fra Newport Rock Fyr i N. 8° V. 29° 54' 1/2 N. Br. 32° 32' 7" Ø. Lgd.

Massua N. King Arthur. Paa det Sted, hvor Grunden King Arthur er angivet at ligge, er ikke fundet under 9 Fv. og inden for Stedet Dybder paa over 160 Fv.

Shab Shakhs. Yderenden af Banken, som strækker sig ud mod N. fra Shab Shakhs til 14° 42' 0" N. Br. Dens Form kan have foranlediget, at man har antaget dens NV.-Ende for en isoleret Grund. Grunden Elektra er forgæves eftersøgt, uden at der paa den angivne Plads er fundet nogen Antydning af Grund, saa at den efter al Sandsynlighed kun er NV.-Enden af Banken Shab Shakhs.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Malacca Strait. One Fathom Bank. Paa One Fathom Bank opføres et nyt Fyrtaarn. Paa Arbejdsstedet kan vises forskellige Lys, men det nuværende hvide Blinkfyr brænder uforandret. 2° 53' N. Br. 101° 0' Ø. Lgd.

Java N.-Kyst. Tandjoeng Priok. Det hvide, faste Fyr paa Tandjoeng Priok Ø.-lige Havnehoved skal forandres til et hvidt, hurtigblinkende Fyr. 6° 5' S. Br. 106° 52' 1/2 Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Straat Banka. Tambagariffen. V. for Vraget, der ligger sunket paa Grunden V. for Tambagariffen, skal udlægges en hvid Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Synsviddens: 6 Kml. 2° 41' S. Br. 105° 51' 1/2 Ø. Lgd.

Straat Doerian. Middelburggrif. Ved SV.-Kanten af Middelburggrif, ved det N.-lige Indløb til Straat Doerian, skal udlægges en sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Synsviddens: 6 Kml. 0° 51' 1/4 N. Br. 103° 34' 1/2 Ø. Lgd.

Golfe de Siam. Fransk Indo-Chine. Baie de Compong Son. To Koralgrunde med 5 à 6 Fod Vand og c. 1/2 Kbl. fra hinanden ligger 3 1/2 Kml. N. 45° V. fra Klippen Carré ved det S.-lige Indløb til Baie de Compong Son. I c. 1 Kbl. uden om disse Grunde er der 11 à 16 Fod Vand, der uden for 4 à 5 Fv. Mudder. 10° 40' 10" N. Br. 103° 30' 35" Ø. Lgd.

China. Tung Yung. Den 15de Juni 1904 skal et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 15 S. tændes paa Tung Yung Island. Flammens Højde: 252 Fod. Synsviddens: 24 Kml. Hvidt, 24 Fod højt Taarn paa Øens Ø.-Pynt. Fyrapparat af 1ste Orden. Mod V. skjules Fyret af Øen. 26° 22' 1/2 N. Br. 120° 30' 1/2 Ø. Lgd.

Shantung. Yung Ching Bay. Det engelske Krigsskib „Leviathan“ har stødt paa en Klippe i Yung Ching Bay. 4 Kbl. S. 64° V. fra Joss House Point. 37° 22' 1/2 N. Br. 122° 40' 1/2 Ø. Lgd.

Da Farvandet ikke er nøjagtigt opmaalt, tilraades Forsigtighed.

INDHOLD:

„Norges“ Forlis. — Kjøbenhavn, den 25. August 1904. — Hamburgs Skibsrederforening. — De danske Sejlskibsrederier. — Moderat Fart i Taage. — Signalstationerne. — Reglement om Besejlingen af nogle russiske og finske Havne. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Dampskibet „Borregaards“ Undergang. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehaver: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Aug. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		75 ¹ / ₄	76
Danmark	73 ¹ / ₂	73	73 ¹ / ₂
Norden	91	90 ³ / ₄	91
Kjøbenhavn		69 ¹ / ₂	70 ¹ / ₂
Carl	74 ³ / ₄	74 ¹ / ₂	74 ³ / ₄
Dannebrog	80 ³ / ₄ — ¹ / ₂	80	80 ¹ / ₂
Skjold		55 ¹ / ₂	56
Urania		15 ¹ / ₂	16
Union	79 ¹ / ₄	79	80
Dampsk. af 1896	83 ¹ / ₂ — ³ / ₄	83 ¹ / ₂	84
Østasiatiske		87	88
Østersøen		22 ¹ / ₂	26 ¹ / ₂
Nordsøen		—	—
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58 ¹ / ₂	63 ¹ / ₂
Inga		—	—
Hejmdal		95	97
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		99	100
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		97 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		85 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		87	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 — ..		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — ..		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		145	146
Privatbank	115 ³ / ₄	115 ³ / ₄	116
Landmandsbank		121 ¹ / ₂	122
Handelsbank	125 ¹ / ₄	125 ¹ / ₄	125 ¹ / ₂
Grundejerbank	113	112 ³ / ₄	113 ¹ / ₄
Burm. & Wain	97 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂	97 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		98	99
Sukkerfabr.	153 ³ / ₄	153 ¹ / ₂	153 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	132 ³ / ₄ — ¹ / ₂	132 ¹ / ₂	132 ³ / ₄

Vekselkurser d. 24. August 1904.

	svista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.15
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. August 1904.

Russiske Noter	216.20
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	90.50
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit	87.25
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	101.50
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	99.60
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	88.70

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

„Foren. Dampskibs.“ 12,000, „Norden“ 34,000, „Skjold“ 2,000, „Østasiatisk Komp.“ 20,000, „Danmark“ 2,000, „Union“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Dannebrog“ 30,000, „Dampskibs. af 1896“ 14,000, „Carl“ 6,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

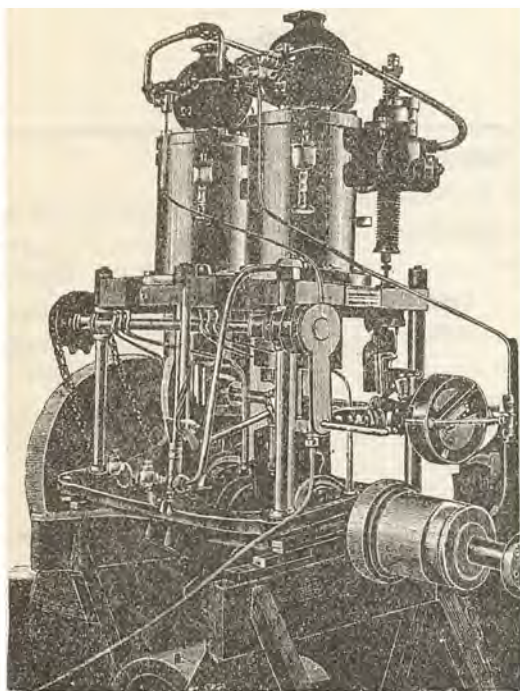
	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. mindst 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod , og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørger af hverværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnobane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennære Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tordok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhaleplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhaverhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibsmetrie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton : Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingssplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Højseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingssafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jernbanespor ved Øst-siden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserhaade.

Specialitet: Motor „Alpha“.



Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendte gode og solide Petroleumsmotor „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

1ste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueaksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkår kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stk.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prisliste, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

Frederikshavns Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(Brødrene Houmøller).

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre, Kæder etc.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi Jern og Metaller købes til højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.
Hj. af Hauserg. Telefon 7784



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine- og
Stueure,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillers samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemm.r.
Prima Varer, Billige Priser.
Telefon 224.

ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6 1/2 Fod Vand.
Alle Reparationer hurtigst og billigst.

Fiskefartøjer
ny Konstruktion

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Butte Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon-Nr.
6.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. September 1904.

11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang spe-
ciel Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middags-
retter), Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.

Desuden:

Frugtsafter, Syltetejer, Maskintørrede Grøntsager i □ Blik-
daaser (bedste Opbevaringsmiddel).

Alle Fabrikens Artikler vil paa Forlangende kunne er-
holdes i enhver Skibsprovianteringsforretning og hos alle
Købmænd hele Landet over.

Forlang udtrykkelig kun Faaborgs
Tilvirkning.

Dansk Vin- og Konserves-Fabrik

M. Rasmussen, Faaborg

Københavns En gros Filial:
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252



Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

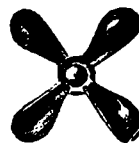
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand

usukret.

„NEST“ Brand

sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., Kjøbenhavn

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

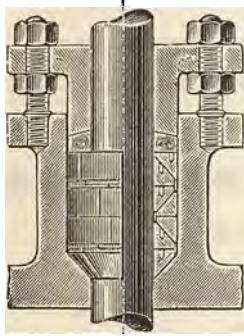
Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
 Stoppebøsser.
 Over **41,000** i Anvendelse paa
 Dampskibe og Fabriker.
 Prospekter gratis franco
 Generalrepræsentanter for Skandi-
 navien:

Max Levig & Co.,
 Kjøbenhavn K.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
 HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
 FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
 Forretningen grundlagt 1847.



Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: "ENTRANCE, CARDIFF".

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
 Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
 nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
 modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
 ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
 BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
 also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
 Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: "NEWS, WALLSEND" and "NEWS, SUNDERLAND".

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
 BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: "DRYDOCKS, BLYTH."

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

LANDMANDSBANKEN

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

Berg & Larsen

forhen Martin Nissen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

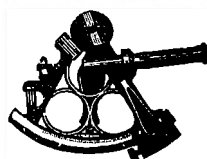
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Trafæse 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.
 110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 1. September 1904.

Som det vil erindres, blev Stillingen som pædagogisk uddannet Meddommer i Kommissionen til Afholdelse af Styrmandseksamen, Fiske- og Sætteskipperprøven, der var bleven ledig ved Kommandør R. W. Bauers Død, af Marineministeriet besat med Kaptajn i Flaaden N. T. Olsen, idet denne beordredes til „indtil videre at fungere som Meddommer ved Afholdelsen af Styrmandseksaminerne“.

Vi fremhævede, da vi i sin Tid omtalte denne Ansættelse, at den — Kaptajn Olsens Dygtighed som Officer ganske ufortalt — overhovedet kun kunde forstaaes, naar man tog Ministeriets Ord rent bogstaveligt og kun betragtede den som en Udskydning af Spørgsmaalet, indtil en virkelig Løsning var funden, og det er os derfor en Glæde nu at erfare, at Ministeriet ligesom vi har betragtet Besættelsen som rent foreløbig, idet det i disse Dage har udfyldt den ledige Plads med Professor S. Svendsen, forhenværende Bestyrer af Bogø Navigationsskole.

Det vil vistnok uden Modsigelse fra nogen Side kunne fastslaaes, at denne Ansættelse betegner et Fremskridt — de Forhold maatte i Længden vise sig uholdbare, som man kom til ved vedblivende at danne Eksamenskommissionen af Folk, der i Følge deres Stilling maatte staa til Dels uforstaaende overfor Handelsflaadens vordende Navigatører og med et yderst mangelfuldt Kendskab til en Del af de Fag og de Fordringer, som krævedes af disse Navigatører. Der er faktisk ved Personskiftet tilført Kommissionen noget af den Sagkundskab, som den vistnok højlig trænger til, idet Professor Svendsen hører til den Kreds af Navigationslærere, om hvis Uddannelses Grundighed man ikke kan nære nogen Tvivl, og desuden medbringer han et indgaaende Kendskab til den danske Navigationsskole og de Vilkaar, hvorunder denne arbejder. Professoren var saaledes Medlem af den Kommission, der sidst i Firserne efter omfattende Undersøgelser og Arbejder stillede enstemmigt Forslag om Statens Overtagelse af Navigationsundervisningen.

Er der imidlertid ingen Tvivl om, at man her har gjort et Skridt i den rigtige Retning ad den Vej, som Kommissionen, der nu bl. a. behandler Revisionen af Lov om Styrmandseksamen, forhaabentlig skal gøre noget mere farbar, saa er der dog paa den anden Side et Punkt, som vi ikke kan bringe i Samklang med de gældende Bestemmelser. Ved Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 bestemtes det, at et Medlem af Kommissionen ved Siden af nautisk tillige skal have almindelig pædagogisk Uddannelse. Den sidste Fordring er her utvivlsomt opfyldt fuldt ud, men hvorledes gaar det med den første? Hvad skal man forstaa ved „nautisk Uddannelse“, og kan man f. Eks. erhverve sig en saadan uden at sejle til Søs og uden at tage Styrmandseksamen? Vi vilde være tilbøjelige til at antage, at det i alt Fald var nødvendigt at have sejlet til Søs, men vi véd ikke rettere end at Professor Svendsen hverken før eller efter sin akademiske Uddannelse har faret til Søs, og at han derfor hører til de Skolemænd, der udelukkende har deres Kendskab til Søen fra Landjorden.

Hele Spørgsmaalet afhænger naturligvis af Definitionen af Udtrykket „en nautisk uddannet Mand“, og

naar Ministeriet herved beslutter at forstaa en Mand, som er eller har været Forstander for en af de godkendte Navigationsskoler, saa er dermed alle Vanskeligheder klarede, selv om der hos nogle enkelte skulde opstaa Tvivl om Fortolkningens Rigtighed.

Vi nærer for vort Vedkommende vedblivende ingen Tvivl om, at den eneste rigtige Fremgangsmaade ved Besættelsen af Stillingerne i Eksamenskommissionen er den, at disse opslaaes ledige, thi, som vi tidligere skrev, først naar Folk frit faar Lov til at søge disse Stillinger og dokumentere deres Kvalifikationer, først da har vi en Smule Garanti for, at de Mænd, der faar Pladserne, er de rette.

Skibsfarten paa St. Petersborg. Chefen for St. Petersborgs Handelshavn har, i Følge „Neue Hamb. Börsenh.“, d. 30. Juli udstedt følgende Bekendtgørelse: Handelsskibe kan passere gennem hele Kanalen ved Hjælp af deres egne Maskiner, ved Hjælp af Slæbedampere og endelig, som hidtil, ved Hjælp af begge Dele. Fartøjer med over 17 Fods Dybgaende, der bugseres af Slæbedampere, maa dog ikke under Sejladsen fra „Barkbassinet“ til Indløbet i Nevaen understøtte Slæbedamperne med Skibenes egne Maskiner, dog selvfølgelig bortset fra saadanne Tilfælde, hvor enkelte Omdrejninger af Skruen er nødvendige for at Skibet hurtigere kan lystre Roret eller bedre falde i den rigtige Kurs. — Det følger af sig selv, at ved Indløbet i Nevaen er Skibsmaskinens Medvirkning ikke alene tilladt, men paa budt, for uden Vanskelighed at komme fra Kanalen ind i Nevaen.

Kronstadts Havn er, som bekendt, for Tiden stærkt overfyldt af Skibe. Dette har, skriver „Neue Hamb. Börsenh.“, ikke alene Indflydelse paa Losningen af Kuldampere, men ogsaa paa Indladningen af Trælaster. Havneforvaltningen har vistnok forbudt, at flere Lægttere lægges i Krigshavnen, der allerede er overfyldt. Dampene maa derfor vente med at komplettere deres Ladinger. Henset til, at Havnen maaske allerede er lukket om seks Uger og der endnu er en stor Mængde Trælaster at udskibe, er det sandsynligt, at Havnen vil være overfyldt i Resten af Sæsonen, hvad der medfører Ophold for Skibene.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Den kongelige Generalkonsul i St. Petersborg har indberettet til Udenrigsministeriet, at der i den senere Tid er blevet idømt flere danske Skibe, navnlig Sejlskibe, som ankommer til hans Distrikt, Bøder for Tolddeklorationer, som ikke opfylder Betingelserne i det d. 1. Januar d. A. i Kraft traadte „Reglement angaaende Indførsel af udenlandske Varer“. Ministeriet har i denne Anledning anmodet Repræsentationen om at henlede de Interesseredes Opmærksomhed paa, at disse Vanskeligheder for Størstedelen vilde kunne undgaaes, naar de i Tide fra deres Mæglere i Rusland forskaffede sig de nødvendige Blanketter samt Eksemplarer af Reglementet, som findes i Handelen for en Pris af 45 Kopek.

Udenrigsministeriet meddeler:

Lodstvang i Lübeck. I Følge et d. 23. d. M. offentliggjort Havnereglement er Handelsskibe ved Ind- og Udsejling ved Travemünde saa vel som under Kanal-farten til Lübeck forpligtede til at benytte en af de statsansatte Lodser.

Udenrigsministeriet meddeler:

Da en under 4. Juli d. A. udstedt svensk Kundgørelse om Maaling af svenske Fartøjers afgiftspligtige Tonnage efter de i Følge den britiske Regel gældende Afdrag for Maskinrummet synes at have fremkaldt den Misforstaaelse, at man i Sverrig skulde have forladt den hidtil gældende Skibsmaalingsregel („German Rule“), henledes Opmærksomheden paa, at Kundgørelsen kun angaar den fakultative Maaling, som foretages ved Udfærdigelse af Appendiks Maalebrev til Brug i Udlandet.

I Anledning af Kaptajn Chs. Lübkes Artikel i „Neue Hamb. Börsenh.“, som vi gengav i Uddrag her i Bladet d. 11. d. M., om Strandinger paa den finske Kyst, og i hvilken han rettede et Angreb paa det finske Lodsvæsen, skriver nu „Hufvudstadsbladet“ i Helsingfors bl. a.:

Kaptajn Lübkes Betragtninger, der uden Tvivl i Udlandet vil vække megen Opsigt i alle Kredse, der er interesserede i Skibsfarten paa Finland, kræver en Berigtigelse fra kompetent Side, om ikke den finske Skibsfart skal komme i Miskredit. Vi har derfor tilvejebragt nogle Sammenligninger, baserede paa de i den finske Søfartsstatistik omhandlede Strandingstilfælde. Denne Statistik gaar tilbage til Aaret 1891. I Tidsrummet fra 1892 til 1902 er der paa vore Kyster forefaldet 336 Strandinger, altsaa c. 30 om Aaret, og Aarsagerne har været følgende: Strøm, Taage, svær Søgang 116, fejl Manøvreren 81, ubekendte Aarsager 33, ikke kendte Grunde i Farvandet 30, forskellige Aarsager som Læk, Drivis, Kollision, Ild o. s. v. 24, fejlagtige Sømærker 20, Maskinskade 19, Fejl fra Lodsernes Side 13.

Det største Antal af disse Søulykker er foraarsaget af Storm, Taage og lignende Mennesker utilregnelige Aarsager. Derefter følger de Ulykker, der er fremkaldt ved fejl Manøvreren, og man maa her undre sig over det store Procenttal af Strandingstilfældene, der hidrører fra denne Aarsag. Man finder f. Eks. følgende karakteristiske Bemærkninger med Hensyn til disse Strandingers Aarsag: „fejlagtige Kort“, „fejl Beregning“, „Skibet styrede fejl Kurs og blev skødesløst navigeret“, „Kaptajnen forlod Kommandobroen og den, der foreløbig ledede Navigeringen, kendte ikke Farvandet“, „de sydlige Prikker, der afmærker Grundene, blev antaget for de nordlige“, „Lodsen havde af Kaptajnen faaet urigtige Oplysninger med Hensyn til Skibets Dybgaende“ o. s. v. Antallet af de Havarier, der skyldes Lodsernes Fejl, er i de anførte 11 Aar kun 13, saa at Kaptajn Lübkes Oplysninger herom ikke stemmer med Kendsgerningerne. Den Omstændighed, at af 336 Havarier 30 skyldes ukendte Grunde i Farvandet og 20 Fejl ved Sømærkerne, særlig bortdrevne Prikker, viser dog, at der endnu er meget at gøre i den finske Skærgaard. Der arbejdes imidlertid stadig herpaa: ny Sejlløb aabnes, Ledefyrenes Antal forøges hvert Aar, ogsaa Lodsernes Lønningsforhold er forbedret ved Indførelse af ny Lodstakster, og det maa haabes, at Ansvarsfølelsen og den faglige Dygtighed hos Lodserne ligeledes maa udvikles. Vil man være ærlig, maa man dog desværre erkende, at der i denne Retning endnu er meget tilbage at ønske.

Suez-Kanal Selskabet har, paa Grund af de Vanskeligheder, som Maalingen af Bygninger paa Dækket om Bord i Skibene, der passerer Kanalen, medfører, fastsat et nyt Reglement for denne Maaling.

Skibsreder- og Mæglerfirmaet Stephens, Sutton & Stephens i Newcastle on Tyne skriver til „Fairplay“:

Skibsrederne bør paalægge deres Kaptajner, at de, naar de undertegner Konnossementet for en Ladning Korn til Newcastle, altid bør faa indført en Klausul, der bestemmer, at Tiden for Losning skal regnes fra Dagen efter Skibets Ankomst i Havnen. Korngrossisterne her har nemlig faaet i Stand et „Custom“, i Følge hvilket Skibet ikke regnes for ankommet, før det er fortøjet ved Kornpakhuset Newcastle Kaj. For nogen Tid siden havde vi to Dampskibe i Havnen, hvert med en Restladning af 1500 Tons Korn, idet de havde losset en Del Trælast i andre Havne. Konnossementet var for Newcastle Havn, og en af Betingelserne var, at Skibene skulde losse saa hurtigt, som de kunde levere. Ved Ankomsten hertil var Pakhusene optagne af andre Dampskibe, og som Følge heraf maatte de til os bestemte Dampskibe vente en 4—5 Dage i Bøjerne. Efter at de var kommet langs Pakhusene, valgte Købmændene at losse en Del i Lægtene, en Del i Vogne og en Del i Pakhusene, hvoraf Resultatet var, at der lossedes mindre end 500 Tons pr. Dag.

Vi krævede nu Demurrage, idet vi paastod, at Tiden begyndte at dreje, da Skibet var anmeldt paa Toldboden og ordentlig fortøjet i Bøjerne. Vi samtykkede tilsidst i at gaa til Voldgift, men Afgørelsen her gik Skibet imod. Bestyreren af Kornpakhuset udtalte, at han fandt, at disse Skibe under de forhaanden værende Omstændigheder havde haft en hurtig Ekspedition, medens han dog indrømmede, at de til Pakhuset alene kunde have losset 1,000 Tons eller mere pr. Dag.

Om de finansielle Vanskeligheder for engelske Skibsredere skriver „Fairplay“: Vi har nylig hentydet til den store Vanskelighed, som de engelske Skibsredere har med Hensyn til at beskæftige deres Skibe, saaledes at de ikke kommer i Gæld; thi i mange Tilfælde har jo Farten bragt Tab. Det forlyder nu, at Skibsredere paa Nordøstkysten har anmodet Aktionærerne om at bringe en større Kapital i Præferenceaktier for at undgaa, at Skibene skal blive taget af Bankerne. Det ser ud til, at Rederne har haft store Tab, og at de for at klare disse har laant i Bankerne. Skibe, som, da de blev byggede for 10 Aar siden, kostede 25,000 £, vilde, hvis de nu skulde sælges ved Auktion, næppe opnaa saa høj Pris, at Bankerne fik deres Tilgodehavende. Dersom nu Aktieejerne hjælper de bestyrende Redere til at faa betalt Bankerne ved at tegne Præferenceaktier, vil de vistnok tabe de Penge, de har sat ind paa almindelige Aktier, da Præferenceaktierne, der omtrent vil repræsentere Skibenes Værdi, vil gaa foran baade med Hensyn til Dividende og Kapital. Der skal ogsaa være en Del Redere, som har vanskeligt ved at betale Skibe, som nylig er kontraherede.

Ved et Møde, der for nogle Dage siden afholdtes i Nordengland, skal en bestyrende Reder have udtalt, at alting var tilfredsstillende med Hensyn til Driften af de i Fart værende Skibe, men at han fandt det umuligt at rejse Penge til at betale de nylig kontraherede Skibe. Dersom der saaledes ikke kunde træffes Arrangement paa en eller anden Maade med Hensyn til disse, vilde Selskabet komme i meget store Vanskeligheder. Det

er nu forbundet med store Vanskeligheder at faa Laan paa ny Tonnage, og Skibsbyggerne kan heller ikke stille sig saa imødekommende som for en Del Aar siden.

Det norske Søfartskontor har, som bekendt, udarbejdet og tilstillet Sø- og Handelsretten her i Byen en Række Spørgsmaal, det ønskede besvaret gennem Søforhørene i „Norge“-Sagen. Denne usædvanlige Fremgangsmaade har givet „Nationaltidende“ Anledning til nogle i en meget hensynsfuld Form fremsatte Betragtninger. Herom skriver det norske Søfartsblad „Kysten“ nu en Række ganske taabelige Bemærkninger, som det ikke er Umagen værd at gengive. Men iblandt dem forekommer en enkelt, som det kunde være interessant at faa nærmere Rede paa. Den lyder saaledes:

„Vi finder det forklarligt, at Danskerne er stærkt interesserede i at bevare sin Dampskibsfart og sine Retters Renomé. Disse sidste i al Fald tør efter de Op-gaver, vort danske Broderlands Domstole i den sidste Menneskealder til Dels er blevet tildelt, ikke have saa særdeles megen Tillid at sætte overstyr. — Derimod er det mindre let forklarligt, hvis man paa visse Hold dernede tror at kunne tjene sin Sag bedst ved Forsøg paa at faa det hele dysset ned.“

Det er dunkel Tale, som kræver en nærmere For-klaring. Men kommer den ikke, kan det saamænd ogsaa være det samme.

Fra Liverpool skrives til „Dansk Søfartstidende“:

Følgende vil højst sandsynligt være af Interesse for mange Læsere af Deres ærede Blad:

Kaptajn Valdemar M. J. Heggum, der i 23 Aar har ejet „Scandinavian Hotel“ i Liverpool, er efter et længere Sygeleje afgaaet ved Døden, 62 Aar gammel.

Afdøde var en for sin usædvanlige Retskaffenhed vel agtet og anset Mand, og det er sikkert, at mange danske Kaptajner og Sømænd ved fremtidige Besøg i Liverpool vil savne den gamle elskværdige og altid imødekommende Heggum.

Han blev begravet i Liverpool d. 19. August under meget stor Deltagelse fra den skandinaviske Kolonis Side.

Det velkendte Hotel vil blive fortsat uforandret af Enkefru Heggum.

Deres ærbødige
Thos. Meinertz.

Dødsfald. En i vide Kredse kendt og agtet Mand, Skibsreder Vilb. Kaas, Høje Bøge ved Svendborg, er, i Følge „Svendb. Amtst.“, efter nogen Tids Sygdom afgaaet ved Døden.

Briggen „Clara“, tilhørende d'Hrr. Moses & Søn G. Melchior her i Byen og ført af Kaptajn Th. Strømberg, er ankommen hertil fra Vestindien via New York efter en hurtig Rejse, 34 Dage. Det er nu Rederiets Hensigt at sælge Skibet, der er det sidste af den Flaade af Sejlskibe, med hvilke Rederiet i en lang Aarrække har opretholdt Forbindelsen mellem Kjøbenhavn og vore vestindiske Kolonier. Denne Rute besjles jo nu regelmæssigt af Vestindisk Kompagnis Dampskibe, og det er alene af denne Grund ikke urimeligt, at den gamle Sejlskibslinje maaske maa opgives. Mange Minder knytter sig til den, ogsaa for Briggen „Claras“ Vedkommende. Briggen har, indtil den tiltraadte den sidste Rejse derover, været ført af Kaptajn Bartram, og man vil endnu erindre det lille Æventyr, den oplevede for faa

Aar siden, da den paa Rejsen mellem Vestindien og New York forulempedes af Sørøvere.

Til et bekendt Skibsmæglerfirma i Liverpool var det for nylig overdraget for nogen Tid at oplægge en Damp-er paa 4,655 Tons. Ved Henvendelse til rette Vedkommende i Birkenhead fik Firmaet imidlertid den Besked, at det var umuligt at optage Dampere, da der ikke var Plads ledig i Dokkerne. Dette er, skriver „Neue Hamb. Börsenh.“, et talende Tegn paa de Forhold, Skibsfarten for Tiden arbejder under.

Efter at Søforhøret angaaende Dampskibet „Norges“ Undergang er sluttet, har Justitsministeriet, som man maatte vente, d. 29. ds. dekreteret Sagsanlæg mod Skibets Fører og Bestyrelsen for Det forenede Dampskibsselskab paa dettes Vegne, for at det gennem Dom af Sø- og Handelsretten kan blive afgjort, om nogen af de Paa-gældende har tilsidesat eller forsømt deres Pligter med Hensyn til Skibet paa en Maade, der har bidraget til at fremkalde eller forøge Ulykken. — Til Aktør i Sagen er beskikket Overretsprokurator Steinthal.

Formanden for Hvalfangerselskabet „Nordebble“ og „Dansk Hvalfangst- og Fiskeri-Aktieselskab“ i Kjøbenhavn, Grosserer Kr. J. Dehli, har fra Det forenede Dampskibsselskab modtaget en Skrivelse, hvori Selskabet bringer ham en Tak for den smukke og uegen-nyttige Assistance, som Hvalfangerselskabets to Dampere „Nordebble“ og „Selvik“ ydede ved Efterretningen om „Norges“ Forlis, idet Dampere, der er stationerede i Thorshavn, afgik til Ulykkesstedet for om mulig at frelse Skibbrudne.

I Marseille er paany udbrudt en almindelig Arbejdsstansning blandt Sø- og Havnearbejderne, ligesom Skibenes Befalingsmænd atter har nedlagt Arbejdet paa Grund af de disciplinære Forhold om Bord. Strejken har et meget betydeligt Omfang, saa at Regeringen er skredet ind for at tilvejebringe en Overenskomst.

Marseille har i de senere Aar lidt meget under Arbejdsstansninger af denne Art.

Søvejen til Odense.

I Nærværelse af Kongen aabnedes i Lørdags den ny Kanal ind til Odense, og den gamle By har herved indviet et nyt og forhaabentlig lykkeligt Afsnit af sin Tilværelse. Lige fra Slutningen af det attende Aarhundrede har Odense arbejdet paa at komme i Forbindelse med Havet ved at skabe en sejlbar Kanal mellem Byen og Odense Fjord. I 1803 var man ved Statens Hjælp naaet saa vidt, at man havde faaet en 9 Fod dyb Kanal, og d. 7. Oktober dette Aar ankom det første Skib til Odense; det var Jagten „Neptunus“, lastet med Kalksten fra en Limfjordshavn. I de følgende Aar var Trafikken i stadig Stigning. I 1858 købte Odense Kommune Kanalen af Staten for 200,000 Kr., og den tog nu fat paa dens Uddybning, saaledes at den efterhaanden fik 11 Fods Dybde. Kommunen har herefter stedse yderligere uddybet Kanalen og forbedret Havnen. I Midten af Firserne gravedes det østre Havnebassin og Kanalen uddybedes til 13 Fod, i Begyndelsen af Halv-

femserne yderligere til 15 Fod; disse Arbejder kostede Kommunen c. 1 $\frac{1}{4}$ Mill. Kroner. Den nu afsluttede Uddybning paabegyndtes i 1901, og Kanalen har herefter en Dybde af 19 Fod; den har dertil faaet en Bredde, saa at den senere ved Muddermaskine kan uddybes til 22 Fod. Havnen og de Anlæg, der er knyttede til den, er desuden betydelig forbedrede; Havnebassinet har faaet 1115 Fod nyt Bolværk, og efter den foretagne Udvidelse af Svajeplassen kan Skibe paa indtil 350 Fods Længde svaje. De nu afsluttede Arbejder har kostet Kommunen c. 2 $\frac{1}{2}$ Mill. Kroner.

Adskillige af vore Søkøbstæder har jo i de senere Aar bragt meget betydelige Offre for at uddybe og forbedre deres Havne. Odense, der ligger c. 2 $\frac{3}{4}$ Mil fjernet fra Havet, har imidlertid haft særlige Vanskeligheder at overvinde for at erobre og fæstne sin Stilling som Søkøbstad. Saa meget mere beundringsværdigt er det, at Byen med stor Energi og ved at bringe store Offre har naaet sit Maal. Det er da rimeligt, at Odense i Lørdags fejrede Aabningen af den ny Søvej med store Festligheder. Forhaabentlig vil den bringe Byen ny Virksomhed og Velstand.

Moderne Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

Højstærede Hr. Redaktør! Som Svar paa d'Hrr. A. & E. Kroghs Artikel i „Dansk Søfartstidende“ bedes De godhedsfuldt optage følgende:

D'Hrr. Krogh og jeg er jo enige i det væsentlige, nemlig at Clausens Kontrolldybdemaaler er et godt og paalideligt Loddeapparat, som fyldestgør de Fordringer, der stilles til det i den almindeligste Navigering: fra Havn til Havn. Hr. Kommandør Hammer har yderligere fastslaaet, at det er et fortrinligt Apparat til den intensive Lodning i et Opmaalingsfartøj.

Fra en Skibsførers Standpunkt vil der da ikke være Anledning til at sige mere om den Sag, idet man som saadan ikke kan have nogen saglig Interesse for den teoretiske Kampagne, der for Tiden af d'Hrr. og Kapt. Clausen føres om nogle rent videnskabelige, den praktiske Navigation uvedkommende Spørgsmaal Loddeapparatet vedrørende.

Jeg skulde derfor heller ikke have svaret paa d'Hrr.'s Artikel, ifald ikke dens Slutningsbemærkning gav mig Anledning dertil.

Jeg skrev og jeg fastholder:

„Patentloddeapparaterne have for os den store Betydning, at vi med fuld Fart i diset og usigtbart Vejr*) uden at forhale Rejsen ved at stoppe kan faa vor Dybde nogenlunde paalideligt“.

D'Hrr. Krogh mener, at jeg ved denne Udtalelse kommer i Strid med Søvejsreglernes Artikel 16, og at Clausens Kontrolldybdemaaler derved kan komme til at rumme en Fare for Skibsfarten.

At skulle gendrive en saadan Paastand er kedsommeligt, thi man skal da være nødt til at gøre Rede for de alleralmindeligste og dagligdags Fænomener paa Søen.

D'Hrr. maa da vide, at i klart og sigtbart Vejr loddet som Regel ikke. Naar Vejret bliver diset og usigtbart, saa man ikke kan se Fyr eller Land tilstrækkelig langt til ikke at underløbe dem, da loddet der. Artikel 16 har hermed intet at gøre, denne træder først i Kraft, naar det bliver saa usigtbart, at man ikke kan se en Sejler eller Dampet langt nok til at undgaa Sammenstød ved at løbe fuld Fart. — Søvejsreglerne handler kun om, hvad der skal gøres for at undgaa Sammenstød,

men paabyder ingenlunde at gaa med moderat Fart i diset og usigtbart Vejr, naar man kan se en Dampet eller Sejler tilstrækkelig langt til at gaa af Vejen itide. Dette hører i høj Grad til den nautiske ABC-Lærdom, saa man forbavses over, at det skal være nødvendigt at docere den overfor en Navigationslærer.

Ærbødigst

R. Gøtsche.

Barken „Aalborgs“ Forlis.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Angaaende nævnte Fanø-Skibs sørgelige Forlis, hvorved de fleste af Mandskabet mistede Livet, har en af de reddede fra Valparaiso sendt følgende nærmere Efterretninger:

Der var ingen Sygdom om Bord, da Skibet forlod den sidste Plads (Butaritari) paa Marshaløerne, hvor der ikke kunde provianteres. Skibet havde da ikke ret megen Proviant, ingen friske Kartofler eller Grøntsager om Bord.

Da Skibet havde været en Maaned i Søen, fik en Matros tykke Ben (Beri-Beri), og snart blev flere af Besætningen angreben af den samme Sygdom, den ene efter den anden. Dog var Sygdommen ikke saa slem den Gang som senere; da blev det værre og værre for den uheldige Besætning.

De syge maatte gaa til Køjs og kunde intet bestille, hvilket var saa meget værre, som Besætningen var to Mand mindre, end den skulde have været.

Til sidst blev Skibets Officerer ogsaa syge. Da „Aalborg“ var i Nærheden af Juan-Fernandez Øen, var der kun 2 Mand raske, medens to af de syge dog kunde tage Roret en Gang imellem. En af de raske Søfolk bad da første Styrmand om at anmode Kaptajnen — de laa begge i Køjen — om at søge ind til den første den bedste Plads, da de ikke længere kunde manøvrere Skibet. Kaptajnen sagde desværre Nej; han mente sig forpligtet til at styre efter Valparaiso.

Senere døde et Par Mand og derefter Kaptajnen. Første Styrmand gav da Ordre til at styre til den første mulige Plads, men helst Nord paa for om muligt at naa Valparaiso.

Saa døde en Negerdreng af Besætningen. To Mand havde nu ene manøvreret Skibet i 14 Dage, hvorfor de var meget trætte og forkomne. Skibet havde Slagside, og Vejret var daarligt.

Strømmen førte Skibet ind mod Chili-Kysten, hvor det forliste.

Barbarerne (o: Kystboerne) stod paa Stranden og lo ad de stakkels skibbrudne Mennesker uden at yde dem den mindste Hjælp. „Aalborg“ strandede om Eftermiddagen, hvorfor der ikke kunde udrettes noget før næste Morgen, da man haabede at faa de raskeste af Besætningen i Land. Letmatros Kjær fra Kjøbenhavn (den ene af de reddede) svømmede i Land for at faa Hjælp til at føre de mest syge fra Borde. Da Kystboerne var komne om Bord, vilde de slet ikke hjælpe de syge, men gav sig til at plyndre Skibet. De to raske Mænd af Besætningen maatte da, saa godt de kunde, ved Hjælp af Tove hale de syge i Land. En Mand døde 10 Minutter efter, han kom ind paa Kysten. Nu var der kun 5 Mand tilbage af Besætningen, hvoraf 2 raske og 3 syge, deriblandt begge Styrmandene samt en Letmatros. Første Styrmand, Madsen fra Ølgod, døde Dagen efter; anden Styrmand, A. Wissing fra Struer, levede i 6 Dage, saa døde han ogsaa. Efter 14 Dages Forløb døde Letmatrosen.

I det første Telegram om Strandingen blev det berettet, at Kaptajnen og 5 Mand var døde; thi da levede

*) Udhævet af d.Hrr. Krogh, men nu ogsaa af mig.

anden Styrmand og Letmatrosen endnu. I et senere Telegram angaves de døde Antal til 7 Mand foruden Kaptajnen, thi da var de ovennævnte ogsaa gaaede bort.

Var „Aalborg“ kommen til en civiliseret Plads, kunde de sidst døde maaske have reddet Livet. De to reddede rejste til Valparaiso.

Saaledes lyder den triste og sørgelige Beretning om de mange Menneskers Død paa Havet og den fjerne Kyst.

Skibet er fuldstændigt Vrag, Ladningen ødelagt. „Aalborg“ var godt forsikret, og Assurancesummen er under Udbetaling i Hamburg.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for September Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykmaksimet ved Azorerne er aftaget noget fra forrige Maaned, hvorimod det lave Lufttryk ved Island endnu er uforandret. Septembervejret har endnu i det væsentlige Karakter af Sommer; Vindstille med over 5 pCt. af alle Iagttagelser er endnu hyppige paa udstrakte Omraader, selv bortset fra det ækvatoriale Bælte.

Østlige Vinde forekommer forholdsvis ofte paa Ruten til New York mellem 10° og 30° V. Lgd., og i de amerikanske Farvande Nord for Kap Hatteras-Bermudas Øerne er nordlige og østlige Vinde de fremherskende. „Northers“ forekommer nu af og til i Meksiko Bugten.

Passatens Nordgrænse er allerede nu i Færd med at trække sig mod Syd; de øvrige Grænser for Passat og Monsun ligger i September gennemsnitlig saaledes:

NO. Passat, Sydgrænse	{	13° 5	N. Brd. paa	21° 4	V. Lgd.
		12° 7	—	26° 4	—
SV. Monsun, Nordgrænse	{	9° 9	—	23° 7	—
		10° 3	—	27° 1	—
SO. Passat, Nordgrænse	{	3° 9	—	18° 9	—
		5° 0	—	27° 1	—

Storme. Trods Vejrets overvejende rolige Præg tiltager Stormhyppigheden over Midten af Oceanet noget i September.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885—1896 faldt 24 eller 32 pCt. i September — i September og Oktober forekommer Orkanerne hyppigst. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan er en stærk, bygagtig Passat, der maaske drejer sig til SO., navnlig i Forbindelse med svær SO. Dønning. Paa Grund af Stormarealets ringe Udstrækning giver Barometret ofte ingen rettidig Advarsel.

Taaage. Maksimum for Taaagehyppigheden er overskredet med Avgust Maaned. I September træffer man oftest Taaage lige Øst for 50° V. Lgd. ved Østranden af Bankerne. Syd for Linjen Kap Hatteras—Azorerne—Gibraltar forekommer Taaage saa at sige slet ikke.

Is. Under sædvanlige Forhold er Damperruterne mellem Lizard og New York nu isfri.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der i Avgust ikke længer indtruffet Ismeldinger fra New Foundlandsbankerne — den korteste Vej fra Evropa til Kap Race kan derfor nu anses som temmelig isfri. Derimod er der endnu den 11. Avgust truffet talrige store Isfjælde ved Belle-Isle Strædet.

Dampskibsruiter. Enkelte Skibe afviger paa Grund af Vejr- og Strømforhold fra de en Gang givne Normalruiter. Kun de forenede Damperruter mellem Kanalen og New York opretholdes strængt; i Avgust Maaned finder Overgangen Sted fra de sydlige Ruter til de nordlige.

Sejlskibsruiter. Sejlere, der udgaar fra Kanalen, bør, naar de kan sejle sig godt fri af Kap Finisterre, hurtigst mulig søge imod Syd, da der nu sædvanligvis staaer nordlige Vinde under Portugals Kyster. Man kan rolig lægge Vejen Øst om Madeira og de Kap Verdiske Øer og styrer da efter 10° N. Brd. og c. 22° V. Lgd. Skibe, der gaar Vest om de Kap Verdiske Øer, styrer efter 10° N. Brd. og 25°—26° V. Lgd.

Alle Skibe, der skal Syd paa, styrer derefter saa nær som muligt Syd, indtil de møder Monsunen, og vender, naar Vinden paa c. 5° N. Brd. er bleven retvisende Syd. Ækvator bør overskrides paa mellem 20° og 26° V. Lgd. — i hvert Fald ikke vestligere end paa 27½° V. Lgd.

Skibe, der vender tilbage til Kanalen Øst fra, skærer 5° N. Brd. paa c. 26° V. Lgd.; kommer de Vest fra, skærer de den samme Breddeparallel paa c. 30° V. Lgd. Derefter styrer de Nord efter, indtil de møder Passaten, og efter at være gaaet igennem Nordost Passaten, passerer de Nord om Azorerne. I September bør de dog ikke herved komme for vestligt for, saa vidt muligt, at undgaa det Stillebælte, der ligger mellem 40° og 45° V. Lgd.

Middelhavet. Forskellen mellem Vindforholdene i den vestlige og østlige Del er ret betydelig i September Maaned. Den vestlige Del udmærker sig ved meget skiftende Vindretninger, snart N. V., snart N. Ø., Ø. og SØ. Vinde, desuden indtræffer der meget ofte Vindstille mellem Gibraltar og Genua og ligeledes i Farvandene ved Neapel og Sicilien. I den østlige Del af Middelhavet, hvorved her blot forstaaes Eguene Syd for Grækenland og Kreta, optræder en støt Brise mellem NV. og N., som hist og her udgør over 40 pCt. af alle Iagttagelser. Vindstille forekommer forholdsvis sjældent Øst for 20° Ø. Lgd.

Strømsætningen foregaar i den vestlige Del i meget vekslende Retninger; i den østlige Del, paa Damperruten Messina—Port Said, sætter Strømmen ofte mod SV. og NV.

Turbinedamperen i Atlanterhavsfarten.

Fra Messrs. Workman, Clark & Cos. Værft i Belfast løb i Torsdags Dampskibet Victoria af Stablen, den første af to Turbinedampere, der bygges for Allan-Linjen. „Victoria“ er ikke den første Turbinedamper, der vil passere Atlanterhavet, men det er den første, der skal indtræde i fast Atlanterhavsfart eller i det hele i fast oversøisk fart, og dens Afløbning betegnes derfor af „Sh. Gaz.“ som værende af mere end almindelig Interesse. Den og „Virginia“, der nu bygges paa Clyden, er Søsterskibe. De maaler hver 12,000 Tons og vil være en anselig Forøgelse af Allan-Linjens Flaade, der nu tæller 28 Dampere. „Victoria“ overgaaer dens bedste Skibe i Størrelse med 2,000 Tons og ventes at ville overgaa dem betydelig i fart. Den betegnes som en af de smukkeste Dampere, der er bygget i Belfast og med udmærkede Egenskaber i Retning af Stabilitet. Før den blev sat i Vandet, besaa man med Interesse dens 3 Propellere — noget nyt i en Atlanterhavsdamper.

Hvad der imidlertid særlig interesserer ved denne Nybygning, er at den er den første af en Art Skibe, der maaske vil revolutionere Atlanterhavsfarten i samme Grad,

som den blev det, da Dobbeltskruedamperen og den 500 Fod lange Baad viste sig. I lang Tid har man diskuteret, om Turbinen vilde være praktisk som Fremdrivningsmiddel i de store Atlanterhavsdampere. Allan-Linjen er nu gaaet foran med at gøre Forsøget. For ti Maaneders siden lagdes Kølen til „Victoria“, og inden Aaret er omme ventes den at ville være færdig til at gaa til Søs.

De Turbiner, der installeres i „Victoria“, er de største, der endnu er forfærdigede, og er de bekendte Parsons Turbiner. Er Højtryks- og to Lavtryks Turbiner vil drive Skibets tre Propellere. Disse synes usædvanlig smaa til at fremdrive et Kæmpeskib med en Lastevægt af over 8,000 Tons og indrettet for over 1300 Passagerer. Men disse Propellere drejer meget hurtigt rundt — fra 270—300 Omdrejninger i Minutet. Den midterste, indrettet som i en Enkeltskruedamper, drives af Højtryks Turbinen, de andre, indrettet som i en Dobbeltskruedamper, af Lavtryks Turbinerne. De to sidste er indrettede til at kunne bakke med fuld Kraft, enkeltvis eller i Forening. Skibet kan derfor med Hensyn til at vende og bakke manøvreres lige saa let og med lige saa megen Virkning som en almindelig Dobbeltskruedamper; dette modsiger den Indvending, der undertiden er bleven fremført mod Turbinerne, at de skulde være ufuldkomne med Hensyn til at kunne bakke.

Den Plads, der vindes i Skibet ved Anvendelse af Turbiner, er i „Victoria“ ikke blevet benyttet til at forøge Passagertallet, men til at skabe Hygge og Luksus for alle tre Klassers Passagerer, og dette er, som i det hele taget ved Allan-Linjens Skibe, særlig fremtrædende for Mellemdækspassagererne.

„Victorias“ Længde er 540 Fod, dens Bredde 60 Fod og Dybde 40 Fod 6 Tommer. Den er ved Skodder delt i 11 Afdelinger og med Underafdelingerne af den dobbelte Bund har den 20 vandtætte Rum. Skibet er bygget til højeste Klasse af „British Corporation Register of Shipping“ og med særlig stærkt Skrog for at kunne modstaa Nordatlantehavets strenge Vejre. Alle moderne Indretninger til Passagerernes Bekvemmelighed, deriblandt traadløs Telegraf, installeres i Skibet. Dampen til at drive Turbinerne frembringes i 8 store Kedler.

Som allerede antydet, er „Victoria“ væsentlig et Forsøgsskib. Turbiner har vist sig udmærket anvendelige for mindre, hurtigsejlende Kanaldampere, men det er endnu uafgjort, om de vil vise sig lige saa anvendelige for Oceandampere. Prøveturen med „Victoria“ vil give den praktiske Løsning af dette Problem, der saa stærkt har lagt Beslag paa Søfartsverdens Interesse. Hvad Resultatet end bliver, har Allan-Linjen Æren af at have gaaet foran i et Foretagende, der økonomisk set er et Vovestykke, og i Forening med Værftet i Belfast at have slaaet ind paa en ny Vej i Skibs- og Maskinbygningen, der kan komme til at betegne Begyndelsen af et nyt Tidsafsnit i begge disse Fag.

Besejlingen af Libaus Havn.

I vort sidste Nummer offentliggjorde vi de Bestemmelser om Besejlingen af forskellige russiske og finske Havne, der er trufne i Anledning af Krigen. Fra d'Herr. Helmsing & Grimm i Libau har vi nu faaet tilsendt de særlige Bestemmelser for Libaus Havn, som vi gengiver her, for saa vidt de ikke fandtes i de i vort sidste Nummer optagne almindelige Bestemmelser.

Alle Skibe, hvilken Nation de end tilhører, er, naar de vil løbe ind i Libaus Handelshavn, forpligtede til at sætte Kursen efter Libau Fyrtaarn; her skal de stoppe og samtidig hejse deres Nationalflag paa Skibets Formast, hvilket er Signal for Lodser, Havne- og Gendarmeriembeds-

mænd om at begive sig til Fyrtaarnet for at foretage den foreløbige Undersøgelse af Skibet. Adgang til Havnen finder kun Sted ad det sydlige Indløb og kun om Dagen. Om Natten er den forbudt, ligesom Skibet da ikke maa forlade sin Anker- eller Fortøjningsplads. Fiskerfartøjer maa kun færdes i Havnen efter særlig Tilladelse. Naar det ved Fyrtaarnet liggende Skib har faaet Tilladelse til at løbe ind i Havnen, kan det efter Havnekaptajnens Bestemmelse blive underkastet endnu en indgaaende Undersøgelse; Skibet bliver da opankret eller fortøjet nær ved Vagtskibet (det i Forhavnen liggende Orlogsskib, paa hvis Mast er hejst et blaåt, trekantet Flag). I saadant Tilfælde kan Skibet af Havnekaptajnen blive opfordret til: a) at losse Ladningen i Forhavnen i Lægtare og b) at forlade Havnen og staa til Søs.

Naar Vejrforholdene ikke tillader Havnefartøjet at gaa ud til Fyrtaarnet, vil der paa den Mast, der er anbragt paa Spidsen af Molen ved det midterste Indløb til Forhavnen, blive hejst 2 sorte Ballouer, den ene under den anden. Dette Signal betyder, at det er tilladt Skibet, der er stoppet op ved Fyrtaarnet, at løbe ind i Forhavnen ad det sydlige Indløb, med eller uden Lodsassistance. Ved Skibets Indsejling her kommer Havne- og Gendarmerifunktionærer samt Lods om Bord; denne sidste forankrer eller fortøjer Skibet i Nærheden af Kronevagtskibet paa den af Havnekaptajnen angivne Plads.

Fragtmarkedet.

Der har i enkelte Retninger været fragtet livligere i den forløbne Uge og Raterne er gennemgaaende faste for de hjemgaaende Markeders Vedkommende.

Det østlige Marked var fast og Mangel paa Tonnage satte Rederne i Stand til yderligere at tvinge Raterne noget op. Bombay betalte 16/ prompt og Kurrachee 17/ pr. September, medens Calcutta for sidst nævnte Position betalte 23/ Jutebasis og Burma 23/9 O. C. Java forblev imidlertid uforandret paa Basis af 27/6 pr. September. For Kul fra Moji til Singapore gentoges 21½ Dollars pr. September.

Sortehavet viser lidt bedre Tendens, men kan ikke rigtig komme i Sving paa Grund af Knaphed paa Last. Azoff betalte sidst 10/6 N. C. eller „any“ pr. September og fra Nicolaieff sluttedes til 10/9 N. C. eller „any“ pr. 10/25. Oktober.

Middelhavet har ikke fragtet meget og Raterne er tarvelige. Aleksandria betalte 8/ Bomuldsfrø for en prompt „handy“ Baad til Hull og for Erts fra Pomaron betales 5/ Middlesbro, medens Bilbao sluttede til 4/3 Middlesbro og 4/9 Glasgow. For Esparto noteres 13/6 à 14/ Oran eller Arzew/Glasgow.

Nordamerika viste lidt mere Liv og baade fra Golf- og Atlanterhavs-Bomuldsafskibningshavnene blev der fragtet Tonnage; 10/9 betales paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. Oktober og 11/9 à 12/6 til Danmark, medens Savannah for „handy“ Baade sluttede til 27/6 U. K. eller Kontinentet; for Tømmer fragtedes ogsaa noget, 78/9 betales Pensacola/Antwerpen, og for Deals var Tonnageefterspørgslen ligeledes bedre; der betales 37/6 fra St. John til Englands Vestkyst. Petroleum fra New York til Hongkong betalte 20½ Cents.

La Plata fragtede jævnt, men havde ingen Vanskelighed ved at sikkre Tonnage til forrige Uges Rater; for prompt betales omkring 18/9 San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet og 15/6 pr. 10. Oktober/10. November fra Bahia Blanca til U. K. eller Kontinentet.

Østersøen er frendeles flov og Laster knappe, kun St. Petersborg er lidt livligere og noterer 1/1½ Hvede-

basis Leith, $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{3}$ London, Rotterdam eller Amsterdam. Riga noteres nominelt $10\frac{1}{2}$ d. Havrebasis London eller Rotterdam og Libau $9\frac{3}{4}$ d. samme Destinationer. For Kappbjælker fra Windau noteres Hfl. $13\frac{1}{2}$ à 14 Amsterdam og Zaandam, to Lossepladser, Hfl. 14 Dordrecht og Mallegat, to Lossepladser, og for D/B. fra Riga noteres 19/ à 20/ Englands Østkyst, 24/ Cardiff, 26/ Manchester, Frcs. 25/26 Antwerpen, Frcs. 28 Rouen, Frcs. 33/35 Bordeaux, Mk. 22/23 D/B. B. Kjøbenhavn; for Sleepers betales 6/ store Baade Riga/London eller Exmouth. Libau noterer 20/ D/B. Middlesbro, Frcs. 24 pr. Favn Pulpwood Terneuzen. — Trænoteringerne fra Botten er uforandrede og Befragtingerne foregaar trevent, en 660 Favne Damper sluttedes fra $1\frac{1}{2}$ Pladser mellem Wiborg og Raumø til Calais à Frcs. 32 én, Frcs. $32\frac{1}{2}$ to Lasteplasser. For Erts fra Luleå betales $5\frac{1}{6}$ Rotterdam, Amsterdam.

For Kul har der været fragtet ret livligt i den forløbne Uge, men altfor rigeligt Udbud af Tonnage har for Tynens Vedkommende yderligere trykket de i Forvejen elendige Rater, medens Wales og Firth of Forth er forblevne omtrent uforandret tarvelige. Fra Cardiff er bl. a. sluttet til: $4\frac{1}{2}$ à $4\frac{1}{6}$ Kronstadt, $4\frac{1}{2}$ Libau, $4\frac{1}{6}$ Lissabon, Frcs. $6\frac{1}{2}$ Marseilles (denne højere Rate naturligvis som Følge af Strejken), $4\frac{1}{6}$ à $4\frac{1}{10\frac{1}{2}}$ Genua, $4\frac{1}{6}$ à $4\frac{1}{9}$ Aleksandria, $6\frac{1}{10\frac{1}{2}}$ à $7\frac{1}{2}$ La Plata. Tynen betalte $3\frac{1}{6}$ Kronstadt, $4\frac{1}{1\frac{1}{2}}$ Stettin, $4\frac{1}{3}$ Lissabon, $4\frac{1}{6}$ Genua, $5\frac{1}{1\frac{1}{2}}$ Venedig, og fra Firth of Forth fragtedes til $3\frac{1}{6}$ Kronstadt, $3\frac{1}{9}$ Riga, $4\frac{1}{2}$ Libau, $4\frac{1}{5}$ Rostock, $3\frac{1}{9}$ Swinemünde, $4\frac{1}{4\frac{1}{2}}$ à $4\frac{1}{6}$ Kiel, $4\frac{1}{3}$ Horsens (800 Tons).

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Libau noteres 13 à 14 Mark pr. 2,000 Kilos Rug til Danmark eller Østkyst Slesvig Holsten.

ab Kønigsberg noteres til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 11 à 12 Mark Rugbasis/Oljekager, til Østkyst England $1\frac{1}{6}$ Hvedebasis.

ab Danzig. Det derværende Fragtmarked viser sig stadig ret fast. Der noteres til Danmark, Sundhavn, Norrkøping Korn 5 Mark, Wasa Sukker 8 à 10 Mark, til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne Oljekager 5 Mark.

ab Rostock søges stadig flere Skibe; der blev sluttet i sidste Uge til Ystad Havre 5 Mark og noteres til Sundhavn $3\frac{1}{2}$ Mark, Danmark, nordligst Aarhus, 4 Mark pr. Ton Rug.

ab Lübeck — Aalborg Gibssten 3 Mark, til Hudiksvall, Sundsvall $3\frac{1}{2}$ à 4 Mark, Karlskrona 3 à $3\frac{1}{2}$ Mark, alt pr. Ton Kainit, til Danzig 4 à $4\frac{1}{2}$ Mark Flusspat.

ab Greifswald meddeles ogsaa, at Markedet er meget fast, og vil der vel kunne opnaas 4 à $4\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sundhavn.

ab Sydsverrig — Kønigsberg $3\frac{1}{2}$ Mark, Stettin $3\frac{1}{4}$ Mark, Bremen $4\frac{1}{2}$ Mark, alt pr. Ton Gadesten, til Leith Birkebark $11\frac{1}{2}$ à $11\frac{1}{6}$.

ab Halmstad — Hamburg, Gadesten $3\frac{1}{2}$ resp. 4 Mark.

ab Bornholm — Kiel, Flensborg $3\frac{1}{2}$ Mark, Danzig 3 Mark, Elbing 4 Mark, alt pr. Ton Sten.

ab Bottenhavet — Sundsvall/Neustadt 20 à 21 Mark, Melbourne 50/, Råfsø/Kappeln 21 à $21\frac{1}{2}$ Mark, Søderhamn/Lübeck, Rostock $18\frac{1}{2}$ Mark, Gefle/Lübeck 19 Mark, Trångsund/Greifswald 22 Mark, Kiel 21 Mark, Kotka/Thames, Medway 26/.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juli Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 41

Havarier mod 469 samme Maaned i Fjor, deraf 304 Dampskibe, 110 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 137, Sammenstød 121, Anløbning af Nødhavn 27, Maskinskade 56, Is 1, Ild 19, haardt Vejr 31, forskellige Aarsager 20, sunket 1, forladt 1. I alt 67 Skibe er anmeldt som total forliste, imod 55 samme Maaned i Fjor, deraf 25 Dampere, 42 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 32, Sammenstød 11, Is 1, Ild 3, forsvundne 5, sunkne 10, forladt 3, Kondemnation 2.

„United Service Gazette“ skriver 23. Juli 1904:

En søkyndig Korrespondent skriver fra Malta:

Panserskibene af Middelhavseskadren synes at være i den mest glimrende Stand og have kun været Genstand for ganske ubetydelige Skader under Udførelsen af deres Tjeneste. BELLEVILLE Dampkedlen, der har været saa meget i Mis-kredit, yder fuld Tilfredsstillelse i denne Klasse Skibe for Arbejdet, til hvilket den i enhver Henseende synes at være velegnet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dpsk. Moltkefels, bygget paa Flensborg Skibsværft til Dampskibsselskabet Hansa i Bremen, er foretaget en i enhver Henseende tilfredsstillende Prøvetur. Skibet har følgende Hoveddimensioner: $405' \times 53' 2'' \times 31' 2''$ og en Lasteevne af 7200 Tons.

Fra Skibsbygger Petersens Værft i Ærøskjøbing er løbet en ny 3-m. Skonnert af Stablen. Den maaler 115,80 Tons Brutto og fik Navnet Activ. Korresponderende Reder er Sejlmager Svane, Fører Kaptajn Hans Nielsen.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

Iste Klasses Skræderi og Herreekvipering. Uniformer, Livreer og Civilklædninger. Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 30. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 29. August til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, ank. hertil 26. Aug. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 27. August hertil. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 23. Aug. for Cette. — Anglo Diane, Wiberg, ankom til Antwerpen 27. Aug. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 29. August. — Arkansas, Petersen, ankom til St. Petersburg 29. August. — Arno, Strubberg, ankom til St. Petersburg 27. Aug., afg. forv. 30. August til Helsingfors. — Axelhus, Skow, ankom til Trondhjem 29. Aug. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom hertil 29. Aug. — Beira, Lunge, afgik fra Riga 29. Aug. til St. Petersburg. — Christian IX., Müller, afg. fra London 28. August hertil. — Dagmar, Larsen, ankom til Alicante 29. August. — Douro Mortensen, afgik fra Palermo 25. August hertil. — Esbjerg, Søeberg, afg. fra Antwerpen 28. Aug. hertil, pass. Holtenau 30. August. — Florida, Ørum, pass. Dunnet Head 26. August for Baltimore. — Garonne, Kromann, passerede Hanstholm 27. August for La Rochelle. — Georgios I., Sørensen, afgik fra Antwerpen 30. Aug. til St. Petersburg. — Hekla, Hempel, afg. fra New York 27. August hertil. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Christianssand 26. August til New York. — Hengest, Harder, ankom til Newcastle 29. August. — Hjælm, Simonsen, afgik fra Danzig 29. August.

hertil. — Island, Holm, ankom hertil 16. August. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Stockholm 29. August hertil. — Jolantha, Christiansen, ankom til Libau 27. August. — Kasan, Hansen, afgik fra London 30. August til Havre. — Kentucky, Staal, ankom til New York 27. August. — Kiew, Frisenette, afgik fra Blyth 28. August til Libau. — Kursk, Gommessen, pass. Holtenau 29. August for London. — Leopold II, Meyer, ankom til Antwerpen 27. August. — Loire, Caignou, afgik fra Kotka 30. Aug. hertil. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 26. August. — Louisiana, Andresen, ank. til Baltimore 28. August, afg. forv. 30. Aug. hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. hertil 28. Aug. — Morsø, Jacobsen, ank. til Newcastle 30. Aug. — Moskø, Meldahl, ank. til St. Petersburg 20. Aug. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 17. Aug. til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 28. August til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ankom til Riga 29. August. — O. B. Suhr, Wiencke, ankom til Gøteborg 26. August. — Omsk, Jønsen, ank. til Hull 25. August. — Oscar II, Jespersen, ankom til New York 21. August. — Perm, Christensen, afgik herfra 29. August til Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 27. August til Libau. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 28. August. — Rita, Schibbye, ankom til Bergen 29. August. — Seine, Damp, afg. fra Dunkirk 29. Aug. hertil. — Texas, Andersen, ank. til Pensacola 22. August. — Thyra, Fischer, afg. fra Libau 27. August til Hull, pass. Holtenau 30. August. — Tiber, Bech, afgik fra Genua 30. Aug. til Tarragona. — United States, Wulff, ank. hertil 28. August. — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 26. Aug. — Viking, Rasmussen, afg. fra Libau 29. August hertil. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ankom til Antwerpen 26. August. — Bergensen ankom hertil 29. August. — Ellen afgik fra Norrkøping 29. Aug. til Gefte. — R. F. Berg ankom hertil 29. August. — Marie afgik fra Danzig 27. August til Stettin. — Vadsø afgik fra Manchester 28. August til Liverpool.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ankom til Lübeck 29. August. — Frode, Tofte, afgik fra Blyth 27. August. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Kramfors 31. August. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til South Shields 11. Aug. — Erik II, Schmidt, ankom til Rouen 30. Aug. — Knud II, Hansen, afgik fra Sunderland 24. August. — Skjold, Risø, ank. til Sunderland 27. Aug. — Danmark, Kraemer, afg. fra Uleåborg 23. Aug. — Ragnar, Holst, afg. fra Kbhvn. 27. August. — Magnus, Jørgensen, ankom til Aarhus 29. Aug. — Olaf, Petersen, ankom til Porkansaa 21. August. — Svend II, Riber, afg. fra Archangel 25. Aug. — Harald, Hveysel, ank. til Honfleur 30. Aug.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Boness 29. August. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Libau 23. August. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Gand 25. August. — Hamlet, Schjødt, ankom til Kronstadt 26. Aug. — Hejlsø, Olsen, ankom til Torneå 22. August. — Rolf, Olsen, ankom til Kronstadt 26. August. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afgik fra Blyth 26. August, best. til Kronstadt.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Aarhus 29. August. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Honfleur 27. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra St. Petersburg 22. Aug., bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til St. Petersburg 21. August. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 19. Aug. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Rotterdam 28. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra St. Petersburg 21. August, bestemt til Rotterdam. — Russ, Rasmussen, ankom til London 19. August. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Rotterdam 20. August. — Peter Mørch, Thorsøe, ankom til St. Petersburg 25. Aug.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Norrkøping 23. Aug. — Kamma, Leffer, ank. til Swinemünde 29. Aug. — Helga, Risø, afgik fra Calais 29. August. — Martha, Christensen, afgik fra Archangel 22. August. — Elna, Rathje, ankom til Rouen 29. August. — Therese, Pedersen, afg. fra Calais 30. Aug. — Simone, Jørgensen, ankom til Hernøsand 29. Aug. — Jeanne, Lagesen, ank. til Sundsvall 23. Aug.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Antwerpen 30. August. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Newcastle 30. August. — Dana, Lambertsen, afgik fra Setubal 25. August. — Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Marseille 26. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Ørkedalsøren 26. August. — Niobe, Mathisen, ankom til Santander 24. August. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Guldsmedvik 23. August, ank. til Archangel 28. Aug. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Kronstadt 27. Aug., bestemt til Methil. — Nordsoen, Gram, afgik fra South Shields 27. August, ankom til Bremerhafen 29. August. — Nexos, Basse, afgik fra Guernsey 29. August, bestemt til South Shields. — Nora, Jørgensen, afg. fra Frederikshavn 26. August, ankom til Methil 29. August. — Napoli, Christensen, ankom til Le Tréport 27. August. — Neptun, Knudsen, afg. fra Svane 27. August,

bestemt til Huelva. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Blyth 24. August, bestemt til Wasa. — Alfa, Hansen, afgik fra Holtenau 26. Aug., bestemt til Trångsund. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Methil 24. August, ankom til Bandholm 28. August. — Cito, P. Cl. Nielsen, ankom til Trångsund 23. August.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Råfse 26. August, best. til Southampton. — Ester, Sørensen, ank. til Helsingborg 22. August.

Dania. Mary, Larsen, afg. fra Skellefteå 28. Aug., best. til Yarmouth. — Dagny, Lorentzen, afg. fra Hernøsand 30. Aug., best. til Ghent.

Nordsoen. Nordland, Petersen, ankom til Terneuzen 29. Aug. — Kronprins Frederik, Schmidt, pass. Dragør 30. August til Rotterdam. — England, Andresen, afgik fra Calais 28. Aug., bestemt til Blyth. — Holland, Lund, ank. til Swinemünde 30. Aug. — Rusland, Møller, pass. Sundet 26. August til Terneuzen.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til London 27. Aug. — Mars, Rasmussen, ankom til Lemvig 29. August. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Archangel 20. Aug., bestemt til Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Delfzyl 24. August, bestemt til Methil. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth. 20. August, bestemt til Svendborg. — Normania, Erichsen, afg. fra Kbhvn. 26. Aug., ankom til Aarhus 26. August. — Livonia, Skov, afgik fra Kiel 25. Aug., ankom til Riga 28. Aug.

Østersøen. Patria, Petersen, afgik fra Emden 25. Aug., bestemt til Luleå. — Gratia, Andersen, afgik fra Riga 29. August, bestemt til Dordrecht.

Union. Frisia, H. Nielsen, afgik fra Riga 21. Aug., ank. til Rotterdam 27. Aug. — Gallia, N. L. Nielsen, afg. fra Dordrecht 24. August, ank. til Dunston 26. Aug. — Britannia, Jensen, afg. fra Luleå 22. August, best. til Emden. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Kjøbenhavn 27. Aug., ankom til Riga 29. Aug.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 27. Aug., ankom til Grangemouth 29. August. — Carhonia, Winckler, afgik fra Kronstadt 28. August, best. til Gefte. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Kemi 28. Aug., ank. til Riga 29. August.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Blyth 26. August. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Kbhvn. 25. August. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kronstadt 20. Aug. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra St. Petersburg 28. August, best. til Rotterdam. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Kemi 27. August, bestemt til Ghent. — Jomsborg, Kühl, ankom til Nantes 24. August. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Mobile 17. August, best. til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kjøbenhavn 23. Aug. — Skanderborg, Jensen, afgik fra San Lucar 25. August, bestemt til Ardrossan. — Søborg, Fischer, afgik fra Manchester 30. August, best. til Cardiff. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Rouen 29. August. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Ayr 26. August, bestemt til Savona.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Rouen 28. August. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Wiborg 24. Aug., bestemt til Ghent. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Uleåborg. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Kronstadt 28. Aug., bestemt til Zaandam. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 28. August. — Tuborg, Agerlin, ankom til Methil 28. Aug. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Lovisa 23. August. — Vordingborg, Petersen, ank. til Preston 22. Aug.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ankom til Hull 28. Aug. — Kallundborg, Lund, afg. fra Wiborg 28. August, best. til Calais.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Kotka 30. August. — Helene, Petersen, afgik fra Hull 24. August, best. til Kronstadt. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Methil 27. Aug. — Agnete, Sørensen, afgik fra Methil 30. August., bestemt til Korsør. — Hermia, Farup, afg. fra Kiel 27. August, best. til Grangemouth. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 30. August. — Ajax, Brorson, ank. til Burntisland 28. Aug. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Grangemouth 29. August. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 29. Aug., best. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Port Said 25. Aug. — Prins Valdemar, Koch, ank. til Bangkok 29. August. — Siam, Jensen, ankom til Colombo 29. Aug. — Anamba, Cortsen, ankom til Bangkok 17. August. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Bunburry 21. Maj.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 27. August, best. til Habana. — St. Jan, Ram-

busch, afgik fra Habana 29. Aug., best. til St. Thomas. — St. Thomas, Prah, afgik fra Kbhvn. 31. Aug., bestemt til Antwerpen.

Ærø. Erindring, Hansen, ankom til Honfleur 25. Aug. Enigheden, Svane, ankom til Uleåborg 24. August.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Calais 30. August. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Kronstadt 31. August. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. Boness 28. August. — Hans Tausen, Klaaberg, afg. fra Terneuzen 29. Aug. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Kbhvn. 31. August. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Odense 27. Aug. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Repola 23. August. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Uleåborg 25. August. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Vejle 30. Aug. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Repola 20. Aug. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Vejle 30. August.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Repola 27. August. — London, Bom, afgik fra Bremen 27. August, best. til Methil. — Paris, Krogh, ankom til Frederikshavn 29. Aug. — Bryssel, Tholander, afgik fra Dunston 25. August, best. til Kronstadt.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Heplotsund 27. August. — Wien, Brink, ankom til Uleåborg 28. August

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, afgik fra Hudikswall 27. August, best. til Havre. — Clara, Jensen, ankom til Ghent 31. August. — Kai, Bønnelycke, afgik fra Husum 27. August, bestemt til Algier. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Kallundborg 31. August, bestemt til Burntisland. — Erik, Steen, ankom til Horsens 29. August. — Axel, Damm, ank. til Kiel 21. Aug. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kbhvn. 31. Aug. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Valencia 30. August, best. til Hamburg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Lenita, Clausen, ankom til Middelburg 25. August fra Demarara. — Serine, Svarrer, passeret Prawl Point 25. August fra Hamburg til Beira. — Serapis, Mathiasen, indkom til Port Louis 24. August med brækket Stormast paa Rejse fra Melbourne til Algoa Bay. — Havila, Clausen, prajet 12. August paa 14° N. 26° W. fra Melbourne til Falmouth f. O.

Fanø. Sønderho. Elisabetha, Fischer, afgik fra Rio Grande 21. Juli til River Mersey. — Martha, Brinck, ank. 12. August til Port Elisabeth fra Rio Janeiro. — Mary, Lydom, afgik 26. August fra Halmstad til Methil.

Rønne. Ane Kathrine, Hansen, ankom til Stolpmünde 24. August. — Hermod, Grønwald, ankom til Holtenau 25. August. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. til Fakse 26. August. — Sigurd, Hansen, ankom til Kolding 26. Aug. — Freja, Beck, ankom til Frederikshavn 26. August. — Coureer, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 27. August. — Prøven, Bidstrup, ankom til Solstadstrøm 28. August. — Gudmund, Borbye, ankom til Lübeck 28. August.

Svendborg. Fortuna, Christiansen, ank. til St. Petersborg 23. Aug. — Cimbria, Nielsen, ank. til Gøteborg 22. Aug. — Boline Marie, Hansen, ankom til Burghhead 22. August. Ane, Jørgensen, ankom til Bogense 23. August. — Magnet, Gommessen, ankom til St. Petersborg 23. August. — Freir, Hansen, ank. til Kirckaldy 23. August. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 23. Aug. — Neptunus, Jensen, ankom til St. Petersborg 24. August. — Danmark, Husfeldt, ankom til Kolberg 24. August. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Dover 24. August. — Valdemar, Andreassen, ank. til Boulogne 24. August. — Vera, Jensen, ankom til Charlestown 24. August. — Roska, Carlsen, ank. til Ørnskjældsvik 24. August. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Höganäs 24. August. — Ruth, Falentin, ankom til Flensborg 25. August. — Danebrog, Clausen, ankom til Havre 25. August. — Vesta, Poulsen, ankom til London 24. August. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Flensborg 25. August. — Sofie, Jensen, ankom til Wick 26. August. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Anstruther 26. August. — Elise, Andreassen, ankom til Rønne 25. August. — Peter, Jørgensen, ank. til Kalmar 25. Aug. — Fulvia, Nielsen, ankom til Haderslev 26. August. — Capella, Hansen, ankom til Pornic 26. August. — Gæa, Petersen, ankom til Landerneau 26. August. — Nanna, Baagøe, ankom til St. Petersborg 26. August. — Ragnhild, Andersen, ankom til Barfleur 27. August. — Jens, Eriksen, ankom til Stettin 27. August. — Olga, Rasmussen, ankom til Viborg 27. Aug. — Valborg, Rasmussen, ankom til Odense 29. August. — Newsky, Nielsen, ankom til Umeå 28. August. — Althea, Skovgaard, ankom til Ørnskjældsvik 29. August. — Casper, Hansen, ankom til Frederikshavn 29. August. — Hansine, Nielsen, ankom til Invergordon 29. August. — Alma, Hansen, ankom til Kragerø 29. August. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Ipswick 29. August. — Hanne, Nielsen, ankom til Leith 29. August.

Ærø. A. H. Friis, Rasmussen, ankom 22. August til Chatham. — Bien, Petersen, ankom 23. August til Stockholm. — Argo, Clausen, afgik 22. August fra Barbados til Maracaibo. — Amor, Rasmussen, sejlferdig 19. August i Kotka, bestemt til Themsen. — Johanne, Stegmann, ank. 20. August til Korsør. — Ørnen, Rasmussen, ankom 22. August til Kjøbenhavn fra Fkenskund. — Else, Mortensen, ank. 22. August til Kjøbenhavn. — Hansine, Christensen, afgik 22. August fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Wemys Castle passerede 19. August Dungeness for østg. — Uffo, Grube, ankom 24. August til Tønsberg. — M. Hay, Petersen, ankom 23. August til Bergen. — Juliane, Christensen, ankom 23. August til Lissabon. — Skirner, Thomsen, afg. 20. Aug. fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Fortuna, Schmidt, afgik 23. Aug. fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Valborg, Johansen, ankom 24. August til St. Petersborg. — Svanen, Møllmann, ankom 24. August til Shorehamn. — Herkules, Bager, ankom 24. August til Aarhus. — Anna Cecilie, Dreieø, ank. 22. August til Larvik. — Norden, Rasmussen, afgik 22. August fra Clear Castle til Dalhousie (Kanada). — Vega, Rasmussen, ankom 24. August til Littlehampton. — Marie, Friis, ankom 24. August til Malmø. — Haabet, Christensen, ankom 24. August til Nordmaling. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 25. August til Luleå. — Hans, Boye, ankom 25. Aug. til Frederiksstad. — Anne, Jakobsen, afgik 24. August fra Kjøbenhavn til Faxe. — Marie, Østermann, afgik 24. August fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Ruth, Eriksen, er ankommen til Dunkerque. — Syphe, Petersen, ankom 4. August til Labrador. — Hjemmet, Rasmussen, ankom 23. August til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Amalie, Nielsen, ankom 19. August til Christiania fra Færøerne. — Mercur, Friis, ankom 25. August til Colberg. — Hermod, Dreimann, ankom 25. August til Normantier. — Nielsine, Christensen, afgik 25. August fra Kjøbenhavn til Rostock. — J. A. Kromann, Christensen, afg. 25. August fra Kjøbenhavn til Finland. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 26. August til Karrebæksminde. — Nansen, Petersen, afgik 25. August fra Harnäs (Gefle) til Rivadesella. — Smart, Christensen, ankom 27. August til Kjøbenhavn paa Rejse til Jersey. — Thyra, Rasmussen, ankom 27. August til Cherborough (Amerika). — Mathilde, Hansen, ankom 27. August til Boness. — Alf, Rasmussen, ank. 26. August til St. Valery sur sonne paa Rejse til Abbeville. — Castor, Sonne, sejlferdig 22. August i Hamburg, bestemt til St. Johns (New Foundland). — Freir, Kastrup, ank. 26. Aug. til Romsbyredal (Sverrig). — Magda, Hansen, ankom 26. August til Malmø. — Niels Juel, Nielsen, afg. 4. August fra Rio Hacka, bestemt til Hamburg. — Freden, Andersen, ankom 27. August til Frederiksstad. — Express, Boye, ankom 26. August til Odense. — Genius, Bastrup, ankom 26. August paa Kjøbenhavns Red. — Svip, Jensen, ankom 27. August til Skien. — Anna, Schmidt, ankom 28. August til Bilbao. — Skjold, Nielsen, ankom 28. August til Odense. — Wemys Castle, Albertsen, ankom 28. August til Aarhus. — J. Kofoed, Andersen, ank. 28. August til Cherburg. — Prøven, Schmidt, ankom 29. August til Littlehampton. — Johanne, Hansen, ankom 29. August til Littlehampton.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordseen. Horns-Rev. Nordmands-Dyb eller Vest-Slugen. I Nordmands-Dyb er Lys- og Flejttetønden „Slugen N.“ nu flyttet og ligger i 11½ Fv. Vand. 55° 34' N. Br. 7° 47' Ø. Lgd.

En hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, „Slugen NØ.“, er udlagt i 11 Fv. Vand paa 55° 34' N. Br. 7° 49' Ø. Lgd., og en hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, „Slugen Ø.“, i 10 Fv. Vand paa 55° 33' N. Br. 7° 50' Ø. Lgd.

Kattegat. Sjælland N.-Kyst. Nexelø-Bugt. Ordrup-Næs V. En 17 Fods Sand- og Stenpulle er funden i det N.-lige Indløb til Nexelø-Bugt. Den ligger mellem 5 og 10 Fv. Kurverne, 13,100 Alen N. 75° V. fra Ordrup Mølle. 55° 50' N. Br. 11° 17' Ø. Lgd.

Sundet. Hveen V. En stenlastet Skonnert er sunket V. for Hveen. Den omtrentlige Plads er fra Hveen S.-Pynt i V. t. N. og fra Hveen Fyr i SV. t. S. Stormasten er over Vandet. En Vragvager er udlagt tæt V. for Vraget, og om Natten vises en hvid Lanterne fra Masten.

Saltholm-Flak N. Den sorte, spidse Tønde med sort Flag, 7,000 Alen N. 84° Ø. fra Middelgrunds Fort er inddragen.

Den udlægges fremtidig i April og inddrages i August.

Lille Bælt. Vejle-Fjord. Træskohage. Den 7de September 1904 tændes paa Træskohage et fast Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra S. 72° Ø. til S. 66° Ø., hvidt Lys fra S. 66° Ø. til S. 63° Ø., rødt Lys fra S. 63° Ø. til S. 23° Ø., grønt Lys fra S. 23° Ø. gennem S. og V. til N. 67° V., hvidt Lys fra N. 67° V. til N. 62° V. og rødt Lys fra N. 62° V. til N. 53° V. Flammens Højde: 25 Fod. Lysævnens og Synsvide for det hvide Lys 10 Kml., for det røde Lys 7 Kml. og for det grønne Lys 5½ Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et hvidt, 21 Fod højt Taarn med rødbrunt Lanterne-tag, der staar paa den yderste Spids af Hagen. 55° 40', N. Br. 9° 45', Ø. Lgd.

Fyret kan brænde til Forsøg.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholm Skærgaard. Furusundsleden. En 16 Fods Grund er fundet i Farvandet S. for Furusund, tæt V. for den røde Vager og SSV. for Asken. 59° 38' 57" N. Br. 18° 53' 17" Ø. Lgd.

Stockholm. Ved Stockholm skal følgende Fyr tændes: Ved Blockhusudden paa en Stenkiste et Fyr, der viser To-Formærkelser. Lyset er rødt over 18 Fods Grunden V. for Fjäderholmarne samt mod Djurgårdslandet indad Farvandet til Stockholm, iøvrigt hvidt. 59° 19' 18" N. Br. 18° 9' 35" Ø. Lgd.

Ved Kungshamn et Fyr, som ud ad Farvandet viser hvidt Fyr med En-Formærkelser, begrænset med rødt Fyr med En-Formærkelser mod S. og over 19 Fods Grunden ved Röduden, hvidt Fyr med En-Formærkelser i Farvandet til Värtan, mod N. begrænset af rødt Lys og mod S. af grønt Fyr med En-Formærkelser over Grunden NØ. for Fjäderholmarne, og hvidt Fyr med En-Formærkelser indad mod Stockholm. 59° 20' 6" N. Br. 18° 12' 45" Ø. Lgd.

Paa Djurgården N. for Lidingöbro Vertshus et Fyr med Formærkelser, der viser rødt Lys over Värtagrunden, iøvrigt hvidt Lys. 59° 20' 34" N. Br. 18° 8' 20" Ø. Lgd.

Ved Kastellholmen en rød Lanterne og ved Beckholmen en grøn Lanterne.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Tyskland. Stettiner Haff. Papenwasser. I Papenwasser S-lige Del er i 10 Fod Vand udlagt tre hvide Tønder med Ø-lig Topbetegnelse. De to ligger 1½ Kbl. V. for Tønderne Nr. 14 og Nr. 12, den tredje i Linje med dem 7 Kbl. N.-ligere i Linjen, Baakerne Langer Heinrich overet med Schwartzter Peter.

Koserow Bank N. N. for Koserow Bank er fundet et i Ø. og V. c. 3 Kbl. langt Stenrev med en mindste Dybde af 19 Fod, 1½ Kml. N. 7° Ø. fra Streckelsberg Baake. Revet ligger i 5½ Fv. Vand.

Rügen V.-Kyst. Gellen. En Galease er sunken 2 Kbl. Ø. for Anduvningstønden til Gellen Yderende. Masterne er c. 10 Fod over Vandet.

Kieler Fjord. Fra 19de til 21de September 1904 er Farvandet mellem Friedrichsort og Møltentort delvis spærret. Ethvert Skib skal fra Kl. 5 Fm. til Kl. 7 Em. tage Lods, der taas uden Udgift fra Lodsdamperne ved Tønde C og ved Friedrichsort.

Om Natten den 19de—20de og 20de—21de er Farvandet spærret fra Kl. 7 Em. til 5 Fm. for al Sejlads undtagen for Postdamperne, og samtidig er Bülk og Friedrichsort Fyr samt Lystønden „Kiel 3" slukket.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohuslän Skærgaard. Hakefjord. Grunden med 18 Fod, som er funden NØ. for Böttö Fyr, ligger paa 57° 39' 37" N. Br. 11° 44' 30" Ø. Lgd. Stagen ved Hakebådan er derfor flyttet til N. for den fundne Grund og Stagen med Kost til S. for den fundne Grund.

En 15 Fods Grund er funden NV. for Vasseskårsbråten paa 57° 39' 32" N. Br. 11° 44' 0" Ø. Lgd. Den sorte Stage med Ballon ved Vasseskårsbråten er derfor flyttet til NV. for den fundne Grund.

Hönöhufvud. Paa Hönöhufvud, 3, Kml. N. t. Ø. for Vinga Fyr, er tændt et Fyr med To-Formærkelser hver 10 S. Lyset er rødt fra N. 28° V. til N. 37° V., hvidt fra N. 37° V. til S. 80° V., grønt fra S. 80° V. til S. 62° V., rødt fra S. 29° Ø. til S. 42° Ø., hvidt fra S. 42° Ø. til S. 49° Ø., og grønt fra S. 49° Ø. til S. 58° Ø. Flammens Højde: 61 Fod. Synsvidden: 6½ Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. 57° 41' 26" N. Br. 11° 36' 30" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Rütergat. I August 1904 udlægges V. for Rütergat til Forsøg en Lyd- og Lystønde, der viser hvidt

Fyr med En-Formærkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mærke 2 S. 54° 30' N. Br. 8° 10' Ø. Lgd.

Jade. Fra 7de til 15de September d. A. flyttes Fyrskibet „Geniusbank" fra Station og kan ikke benyttes som Sømærke.

I den Tid ligger mellem Tønderne 18 og 19 en sort spids Lystønde, mærket 18/19, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Den skal holdes om Bagbord for Indgaaende. 53° 34' 40" N. Br. 8° 11' 20" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Vraget af Tjalk „Johanna Petronella", der laa sunken i Zuiderzee paa 52° 30' 20" N. Br. 5° 27' 24" Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Vraget af Lægteren „Drie Gebroeders", der var sunken i Zuiderzee, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Zeevat van Brouwershaven. Oost Hellegat. Oost Hellegat er atter afmærket saaledes:

Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 9 med Kegel er i 19 Fod Vand udlagt i Stedet for Spidstønde Nr. 9 i West Hellegat. 51° 42' 31" N. Br. 4° 23' 58" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 7 i 10½ Fod Vand. 51° 42' 11" N. Br. 4° 23' 50" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 6 i 9½ Fod Vand. 51° 41' 52" N. Br. 4° 23' 40" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 5 i 10 Fod Vand. 51° 41' 36" N. Br. 4° 23' 28" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 4 i 10½ Fod Vand. 51° 41' 12" N. Br. 4° 23' 15" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 3 i 12 Fod Vand. 51° 40' 50" N. Br. 4° 23' 4" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 2 i 11½ Fod Vand. 51° 40' 28" N. Br. 4° 22' 46" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 21 Fod Vand. 51° 40' 8" N. Br. 4° 22' 28" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 i 15½ Fod Vand. 51° 42' 24" N. Br. 4° 24' 8" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 i 9½ Fod Vand. 51° 42' 8" N. Br. 4° 24' 0" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 11 Fod Vand. 51° 41' 42" N. Br. 4° 23' 46" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i 9½ Fod Vand. 51° 41' 24" N. Br. 4° 23' 46" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 12½ Fod Vand. 51° 41' 10" N. Br. 4° 23' 28" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 10½ Fod Vand. 51° 40' 34" N. Br. 4° 23' 8" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 i 12 Fod Vand. 51° 40' 10" N. Br. 4° 22' 44" Ø. Lgd.

Mindste Dybde i Farvandet 10½ Fod.

Hollandsch Diep. Noordschans. Noordschans røde og hvide Fyr med Formærkelser er forhøjet til 25 Fods Højde. Synsvidden for det hvide Lys: 10 Kml. Fyrbaakens Højde: 27 Fod.

Schouwen S.-Kyst. Schelphoek. Ved Schelphoek er det hvide, faste Fyr flyttet fra den V.-lige til den Ø.-lige Havne-moles Hoved. 51° 41' 20" N. Br. 3° 48' 35" Ø. Lgd.

England. Themsen. Sea Reach. Bugserbaaden „White Rose" er sunken i Sea Reach i 21 Fod Vand. Vraget er afmærket med en Vragtønde, der ligger for Yderenden af Southend Pier i S. 39° V., 5 Kbl., og fra Leigh Kirke i S. 48° Ø. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, ligger ved Vraget. 51° 30' N. Br. 0° 42' Ø. Lgd.

Omtrent den 4de Oktober 1904 ombyttes Jenkin sort og hvid tærnedede Stumpetønde i Sea Reach med en sort og hvid tærnet stump Lystønde, der hver 10 S. viser hvidt Et-Blink, Blink 3 S., Mærke 7 S. 51° 29' N. Br. 0° 42' Ø. Lgd.

Tees Bay SØ. Marske. Fartøjet „Denison" er sunken i 6½ Fv. Vand ud for „Marske", 2½ Kml. N. 34° Ø. fra Marske Kirke og i N. 16° V. fra Enden af Saltburn Pier. En Mast er 20 Fod over Vandet. En Vragtønde er udlagt ved Vraget.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Dover. Paa Yderenden af Stilladset paa Dover Ø.-lige Bølgebryder gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 15 S. slaas To-Slag. Klokkerne flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider fremad.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Pauillac. I 1904 forandres følgende Fyr saaledes:

Gaët Fyr bliver et hvidt, fast og et rødt, fast Fyr, der begge vises Side om Side fra en hvid Baake. Flammens Højde: 22 Fod. Det hvide Fyr er formærket S. for S. 24½° Ø. Det røde Fyr lyser over 3½° paa hver Side af S. 21° Ø.

Mousset Fyr bliver et rødt, fast Fyr, der staar 1, Kml. N. 21° V. fra det foregaaende. Flammens Højde: 4½ Fod. Det lyser over 3½° paa hver Side af S. 21° Ø.

Débarcadère de Pauillac Fyr bliver et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 23 Fod. Det lyser over 3½° paa hver Side af N. ½° V.

Saint Lambert Fyr bliver et rødt, fast Fyr, der staar 0,6 Kml. S. $\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. fra det foregaaende. Flammens Højde: 61 Fod. Det lyser over $3\frac{1}{2}^{\circ}$ paa hver Side af N. $\frac{1}{2}^{\circ}$ V.

Lysævnen for alle fire Fyr 17 Kml.

Newfoundland Ø.-Kyst. St. John. Fort Amherst. Fra Fort Amherst gives Taagesignal nu om Dagen, naar Cape Spear ligger i Taage, med Et-Knald hver 20 Minutter. To-Knald gives som Svar paa et Skibs Kanonskud. $47^{\circ} 33'_{17}$ N. Br. $52^{\circ} 40'_{2}$ V. Lgd.

Signalet med Taagehorn er ophørt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Long Island Sound. Nordwalk Island. Vraget af den i Long Island Sound V.-Ende sunke Skonnert er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Maryland. Annapolis Harbor. Ved Løbet til Annapolis Harbor ligger Greenbury Point Shoal Spidstønde Nr. 2 nu fra Greenbury Point Shoal Fyr i S. 20° Ø. og fra Horn Point i S. 60° Ø.

Den gravede, 29 Fod dybe Rende til Havnen er nu afmærket saaledes:

Spidstønde Nr. 2 ved Indløbet, fra Hackett Point Baake i S., og fra Yderenden af Bay Ridge Værft i N. 75° Ø.

Spirstønde Nr. 4 fra Hackett Point Baake i S. $11\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og fra Bay Ridge Værft i N. 44° Ø.

Spirstønde Nr. 6 fra Tolly Point i N. 21° Ø. og fra Greenbury Point Shoal Fyr i S. $34\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø.

Spirstønde Nr. 8 fra Tolly Point i N. 1° V. og fra Horn Point i S. 57° Ø.

Spidstønde Nr. 10 ved den første Bøjning i Renden, fra Greenbury Point Shoal Fyr i S. $60\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og fra Horn Point i S. 63° Ø.

Spirstønde Nr. 1 ved den første Bøjning i Renden, fra Greenbury Point Shoal Fyr i S. 76° V. og fra Tolly Point Fyr i N. 17° V.

Spidstønde Nr. 12 ved den første Bøjning i Renden, fra Greenbury Point Shoal Fyr i N. 84° V. og fra Tolly Point i N. 15° V.

Spirstønde Nr. 14, fra Greenbury Point i S. 79° V. og fra Carrs Point i S. $4\frac{1}{2}^{\circ}$ V.

Spidstønde Nr. 16 ved den anden Bøjning i Renden, fra Carrs Point i S. 35° V. og fra Santee Værft i S. 66° Ø.

Spirstønde Nr. 3 ved den anden Bøjning i Renden, fra Santee Værft i S. $62\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. og fra Carrs Point i S. 38° V.

Spirstønde Nr. 18 fra Horn Point i N. 7° Ø. og fra Santee Værft i S. 76° Ø.

Alle Tønderne ligger i 29 Fod Vand.

Chesapeake Bay. Hampton Roads. Willoughby Bank. Langs Willoughby Bank er opført fire Baaker, 20 Fod høje over Vandet og V. fra mærket A B C og D.

Baake A staar fra Thimble Shoal Fyr i S. 55° V. og fra Old Point Comfort Fyr i S. 54° Ø.

Baake B staar fra Thimble Shoal Fyr i S. $47\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og fra Old Point Comfort Fyr i S. 78° Ø.

Baake C staar fra Thimble Shoal Fyr i S. 9° V. 1 Kml.

Baake D staar fra Thimble Shoal Fyr i S. $29\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø, 2,4 Kml.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Southwest Channel. Tampa Cut røde Spidstønde Nr. 10 er permanent inddragen.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Argentina. Mogotes Point S. En Grund med mindre end 23 Fod Vand er rapporteret at ligge 5 à 6 Kml. S. 26° Ø. fra Mogotes Point. $38^{\circ} 18'$ S. Br. $57^{\circ} 27'$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Cap Couronne. Den 20de August 1904 tændes Cap Couronne røde Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn $\frac{2}{3}$ S., Mørke $4\frac{1}{2}$ S. Lysævnen: 17 Kml. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Italien. Gaeta. Santa Catarina di Gaeta Fyr viser hver 105 S. fast Lys 75 S., Mørke 10 S., Blus 10 S., Mørke 10 S. Synsvidden: Blusset 14 Kml., fast Lys 12 Kml.

Napoli. Tidssignalet i Napoli gives nu fra en Mast paa Nachio Angioino (Castello Nuovo) Kl. 12 Middelmiddag, hvilket er Kl. 11 T. 0 M. 0 S. Fm. i Greenwich. Ballonen hejses halvt op 5 M. før og helt op 1 M. før Signalet gives.

Naar Signalet ikke er nøjagtigt, hejses straks et rødt Flag paa Masten, og Signalet gentages da Kl. 1 Em.

Sardinien. Golfo di Terranova. Øen Bocca. I Fyret paa den lille Ø Bocca er Vinklen fra S. 86° Ø. til S. 33° Ø. formørket. Vinklen fra N. 79° Ø. gennem Ø. til S. 86° Ø. viser hvidt Blink 5 S., rødt Blink 5 S., Mørke 20 S. og lyser over Grunden ved Capo Ceraso.

Østerrig-Ungarn. Kanal von Trau. I Kanal von Trau er der Ø. for Svingbroen Steder med kun 15 Fod.

Rusland. Sortehav. Perekop Bugt. Vraget, der var sunket i Karkinitsskajo Bugt, 3 Kml. Ø. fra Djarilgatch Fyr, er borttaget. $46^{\circ} 0'_{17}$ N. Br. $33^{\circ} 8'$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Baai van Engano. Den røde Spidstønde, der laa paa Ankerpladsen i den N.-ligste Del af Baai van Engano og Baaken paa N.-Pynten af Revet uden om Noord Eiland (Adoewe), er permanent borttaget. $5^{\circ} 27'_{16}$ S. Br. $102^{\circ} 22'_{2}$ Ø. Lgd.

Kroë. Kroë hvide Fyr med Formørkelser, der er anbragt paa Tandjoeng Saloboe (Slalau), gaar i Skjul af Pynt Pinggan og af Øen Pisang, saa at det over Søen kun lyser fra c. S. 45° V. gennem V. til N. 60° V. $5^{\circ} 11'_{15}$ S. Br. $103^{\circ} 56'$ Ø. Lgd.

Banjak Æerne. Øen Bangkaroe. Kamaleonbaai. Et Rev med en mindste Dybde af 2 Fv., c. 4 Kbl. langt i VSV. og ØNØ. og 1 Kbl. bredt, ligger fra Bangkaroe S.-Pynt i N. 68° Ø. $2^{\circ} 0'_{17}$ N. Br. $97^{\circ} 7'_{16}$ Ø. Lgd. Mellem Revet og Kysten er der 7 à 9 Fv. Vand. Et Rev med 5 Fv. ligger i 15 Fv. Vand, fra Bangkaroe Ø.-Pynt i S. 12° V. og fra Bangkaroe S.-Pynt i N. 64° Ø. $2^{\circ} 1'_{12}$ N. Br. $97^{\circ} 8'_{16}$ Ø. Lgd.

Fransk Indo Chine. Golfe de Siam. Baie Ba Luong. Il Balua. En 3 Fods Grund ligger i Løbet N. for Hon Hoe, 8 Kbl. S. 20° V. fra den N.-ligste af Baluaerne. En stor Grund med en mindste Dybde af 3 Fod ligger $1\frac{1}{3}$ Kml. S. 85° V. fra Hon Heo N.-Pynt. En Klippe, der falder 2 Fod tør, ligger 2 Kbl. S. 45° Ø. fra Klippen Selle. Flere Smaaber, kun lidt over Vandet, ligger c. $1\frac{1}{16}$ Kml. V. for Hon Heo. Da Opmaalingen er ufuldstændig, bør Forsigtighed iagttages.

China. Kiautschau Bugt. Ju Nui San Flejtønde er flyttet og ligger nu $1\frac{1}{2}$ Kbl. S. 34° Ø. fra Revet ved Fyrtaarnet. $36^{\circ} 2' 30''$ N. Br. $120^{\circ} 16' 48''$ Ø. Lgd.

Lige overfor Løbet til den store Havn er ved 5 Fv. Grunden udlagt en sort Klokketønde. $26^{\circ} 5' 7''$ N. Br. $120^{\circ} 16' 38''$ Ø. Lgd. Man skal gaa S. om begge disse Tønder.

Paa Dæmningen og paa Yderhjørnet af Mole II er rejst en rød Baake med rød og hvid tærnet Ballon, der holdt overet leder midt i Løbet til den store Havn. Paa hver Baake brænder to røde Lanterner lodret for hinanden. Synsvidden: 2,4 Kml.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 1. September 1904. — Søvejen til Odense. — Moderne Loddeapparater. — Barken „Aalborgs“ Forlis. — Vejrover-igt over Nordatlantehavet for September Maaned. — Turbinedamperen i Atlanterhavsfarten. — Besejlingen af Libaus Havn. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8932.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres

Prislister sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. — Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

CARL RISKÅ

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riskå“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,

Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

James Stenstrøm

Skibsmægler- og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 2862

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Prøv engang ufortødt

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira,

3 " rød Portvin,

anbefales til d'Hr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3293.

Pris 10 Kr. pr. Kasse.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, evede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Firmaet P. PH. STUHR Aalborg

Danmarksgade 16

udfører alle Slags Reparationer vedrørende

Skibsmaskiner og Motorer

hurtigt og samvittighedsfuldt.

Telefon 489.

Telegramadresse: „Stuhr“.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. September 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.



Indregistr. Varemærke

Forsøg vort
Selvhærdende Hurtigdrejestaal

„SPECIAL“

FERD. & A. SCHMAHL, Kjøbenhavn.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

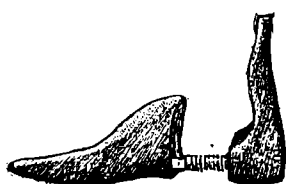
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støvleblok „MONOPOL“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

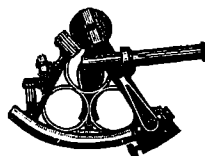
Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Trafkes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



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

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 8. September 1904.

Spørgsmaalet om en Konnossementslov for Danmark, Norge og Sverrig (en nordisk Harter Act) er paany blevet Genstand for Offentlighedens Opmærksomhed ved en Henvendelse, der er rettet til Regeringen af Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation, og som er fremkaldt af den Erklæring om denne Sag, der af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er afgivet til Justitsministeriet (gengivet her i Bladet d. 23. Juni d. A.). Vi refererer omstaaende Handelsstandens Henvendelse og Hovedindholdet af de Bilag, der ledsager den.

Naar man fra Handelsstandens Side saaledes har følt Trang til en fornyet Henvendelse til Regeringen og en fornyet Appel til Offentligheden, saa kunde man, forekommer det os, have ventet en virkelig Imødegaaelse af de Synspunkter, man fra Skibsfartens Fællesrepræsentations Side har gjort gældende overfor Regeringen. Enhver Forventning i denne Henseende brister imidlertid efterhaanden som man gennemlæser Handelsstandens Henvendelse. Det viser sig da, at Handelsstandens Fællesrepræsentation mener at have fundet et angribeligt Punkt i den fra Skibsfartens Side fremkomne Erklæring, og i sin Glæde herover har den ilet med at forelægge Regeringen sin Opdagelse og Attesterne for, at den er rigtig — uden at skænke alle de øvrige Punkter nogen Opmærksomhed, og, hvad der er endnu mærkeligere, uden at tænke paa, at dens Opdagelse maa gøre det endnu langt betænkeligere for Regeringen, end det forhaabentlig allerede er, at slaa ind paa den af Handelsstanden anviste Vej.

Det Punkt, som Handelsstanden saaledes tager frem til Behandling, er Spørgsmaalet om, hvorvidt den nordamerikanske Harter Act finder Anvendelse paa fremmede Skibe, der sejler fra fremmede Havne til Havne i De forenede Stater. Gennem det danske Konsulat i New York har man, for at faa dette Spørgsmaal besvaret, tilvejebragt bl. a. nogle af amerikanske Domstole afsagte Domme. Med Undtagelse af en enkelt vedrører disse Domme ikke det foreliggende Spørgsmaal, idet de gaar ud paa, at Harter Actens Afsnit 3, der omhandler Rederens Ansvarsfrihed for Besætningens „nautiske Fejl“, finder Anvendelse ogsaa paa fremmede Skibe, der kommer fra en udenlandsk Havn til en Havn i De forenede Stater — og herom har der ikke hersket nogensomhelst Tvivl. Kun én af Dommene drejer sig om den Sag, Striden staar om. Den er afsagt af „De forenede Staters Højesteret“ og gaar ud paa, at Afsnit 1 og 2 i Harter Act (der forbyder Rederen ved Klausuler i Konnossementet at tegne sig fri for Ansvar for Fejl ved Indladning, Bevaring og Udlosning af Godset samt for Mangler ved Skibets Sødygtighed) kommer til Anvendelse paa fremmede Skibe, der ankommer fra Udlandet til nordamerikansk Havn.

Det vil, synes det os, være i sin Orden, om der fra Skibsfartens Side foretages en lignende Undersøgelse af de amerikanske Domstoles Stilling til dette Spørgsmaal som den, hvis Resultater her foreligger. Navnlig bør det oplyses, om „De forenede Staters Højesteret“ faktisk er den øverste Domsmyndighed i Staterne. En Udtalelse i de hanseatiske Handelskamres Cirkulære af Juni 1902 fremkalder nogen Tvivl herom, idet der siges: „Særlige

Vanskeligheder og Bryderier opstod i De forenede Stater derved, at to ligeberettigede, ved Siden af hinanden staaende Domstole*), nemlig paa den ene Side „The Federal Courts“ med „The Supreme Court of the United States“*) i Spidsen, paa den anden Side „The Courts of the State of New York“, i dette Spørgsmaal indtog forskellige Standpunkter og haardnakket fastholdt dem“.**)

Men er der stadig to saadanne ligeberettigede Domstole i De forenede Stater, af hvilke den ene kaldes „De forenede Staters Højesteret“, og har man ved Harter Act opnaaet den Enighed mellem dem, der tilsigtedes? Dette Forhold trænger til nærmere Belysning.

Men foreløbig gaar vi ud fra, at den ovenfor, gennem den enkelte citerede Højesteretsdom fastslaaede Fortolkning af Harter Actens Afsnit 1 og 2 betegner, hvad der er gældende Ret i De forenede Stater. Er dette altsaa Tilfældet, da er det uimodsigteligt, at man i nordiske Søfartskredse hidtil ikke har forstaaet disse Afsnit af Harter Acten ret. Vi finder ogsaa, efter nu at have lært den nævnte Dom at kende, at dens Fortolkning er højst mærkelig, særlig henset til den Forskel i Betegnelsen for Fart mellem amerikansk og udenlandsk Havn, der findes mellem Harter Acts to første Afsnit og dens tredje; og det er os uforstaaeligt, hvorfor man ikke har anvendt de klare og utvivlsomme Udtryk i sidste Afsnit („til eller fra nogen Havn i De forenede Stater“) ogsaa i de to første, naar Meningen skulde være den samme. Men ogsaa i vore Handelskredse har man uden Tvivl hidtil haft samme Opfattelse af disse Bestemmelser. I hvert Fald finder vi ikke den modsatte fremsat, hverken i den i Fjor førte Polemik, i det nordiske Søfartsmødes Forhandlinger eller i Betænkningen fra det af Grosserer-Societetets Komite nedsatte Udvalg, hvor der dog var særlig Anledning til at paavise Skibsfartens antagne Misforstaaelse paa dette Punkt. Og paa det nordiske Søfarts-

*) Udhævet af os.

Red.

***) Det nævnte Cirkulære er gengivet i „Beretning om Handelsmødet i Kjøbenhavn d. 19. August 1903“. Det paagældende Stykke (Beretningen S. 76) lyder i sin Helhed saaledes:

Besondere Schwierigkeiten und Unzutraglichkeiten entstanden in den Vereinigten Staaten daraus, dass zwei gleichberechtigt neben einander stehende Gerichte, nämlich einerseits die Federal Courts und an ihrer Spitze der Supreme Court of the United States, und andererseits die Courts of the State of New York in dieser Frage auf verschiedenem Standpunkt standen und hartnäckig auf demselben beharrten. Die ersteren erklärten die negligence clause als against public policy für nichtig, die letzteren erkannten sie als rechtswirksam an. Um diesen Zwiespalt in der Rechtsprechung zu beseitigen, wurde 1893 die Harter Act erlassen, welche, im Allgemeinen der oben dargelegten Anschauung folgend, den Rheder von der Haftung für Fehler in der Führung oder Handhabung (management) des Schiffes befreit, (oder nach der, angesichts des Wortlauts der Sect. 3 allerdings schwer verständlichen, einschränkenden Auslegung der Supreme Court wenigstens Befreiungsklauseln in diesem Sinne zulässt; s. Bericht über die Konferenz der International Law Association zu Buffalo 1899), alle Klauseln aber, durch die er sich von der Haftung für Seetüchtigkeit, sowie ordnungsmässige Empfangnahme, Behandlung und Ablieferung der Güter befreit, für rechtsunwirksam erklärt.

møde udtalte Kommandør, Assurancedirektør N. Jacobsen, hvis Avtoritet i denne Sag man ogsaa i Handelskredse vil anerkende, uden Modsigelse følgende:

„Hvis Harter Act tænkes indført her, saaledes som den foreligger i Amerika, betyder den efter min Opfattelse slet ingen Ting. Men det tror jeg heller ikke er Købmandsstandens Tanke. Købmandsstandens Tanke er at faa en Harter Act efter danske Forhold, eller rettere sagt faa det slaaet fast, at efter dansk Ret er det utilstedeligt i Konnossementet at fritage sig for det Ansvar for god Behandling af Varerne, som rettelig bør falde paa Rederne. Det er Købmændenes Mening.“ (Beretning om det femte nordiske Søfartsmøde S. 89).

Dette var altsaa den almindelige Opfattelse, ikke særlig Skibsfartens. Kun under Forhandlingerne paa Handelsmødet fremsattes en kort Udtalelse imodsat Retning, der nu af Handelsstanden fremstilles som værende „Resultatet af en forudgaaende Undersøgelse af, hvorledes Harter Act forstaas og udøves i selve sit Fædreland“. Unægtelig vilde det have været hensigtsmæssigt, om man den Gang havde ledsaget denne Oplysning med det Materiale, den „forudgaaende Undersøgelse“ havde tilvejebragt. Men øjensynligt har denne Undersøgelse ikke været ret omfattende, siden man allerede nu har fundet Anledning til at anstille en ny, hvis Resultat, som sagt, maa have været overraskende ogsaa for danske Handelskredse.

Dog, denne Side af Sagen er af underordnet Interesse. Det, der kan have Værdi i de nu fremskaffede Oplysninger, er den antagne Konstatering af, at Handelsstandens Forslag til en nordisk Harter Act er i Overensstemmelse med den nordamerikanske Lov. Det vil altsaa sige, at Kontrakter, der er indgaaede i Udlandet om Skibstransporter til danske Havne, vilde kunne erklæres for ugyldige ved dansk Domstol. Men er der fra Skibsfartens Side rejst Modstand, eller dog fremsat store Betænkeligheder, mod en Konnossementslov, der kun gjaldt Transporter fra eller mellem danske Havne, saa er det klart, at en saadan Modstand maa mangedobles, naar Talen er om at efterligne en amerikansk Lovgivning, hvorved vi faar en Lov, der ogsaa gælder Transporter til danske Havne. Handelsstanden har gennem sine ny Oplysninger mulig fastslaaet, at den amerikanske Lov gaar lige saa vidt som den her hjemme foreslaaede. Men saa meget større Grund maa der være for vor Lovgivningsmagt til ikke at imødekomme de fremsatte Ønsker om ved en Særlov at efterligne den nordamerikanske Harter Act.

Handelsstandens Henvendelse til Regeringen taler imidlertid tydeligst ved det, der ikke staar i den. Thi man maatte dog af en saadan Henvendelse fordrø en saglig Imødegaaelse af det Standpunkt, Skibsfarten officielt har indtaget gennem sin Fællesrepræsentations Erklæring. Men af en saadan findes intet Spor. Det er fra Skibsfartens Side gjort gældende, at en nordisk Harter Act vil virke generende og trykkende for Nordens Havne i Konkurrencen med Udlandets. Og der er til Vejledning i saa Henseende navnlig — og her staar vi ved Sagens Kærnepunkt — peget paa den Stilling, de store europæiske Søstater indtager i denne Sag. Siden Handelsstanden i Fjor indgav sit Andragende, er der fra den engelske Handelsminister fremkommet en officiel Udtalelse om, at en Sag som

denne bør ordnes uden Lovgivningens Indblanding. Det maa unægtelig forekomme overraskende, at Handelsstanden ikke „anser det for nødvendigt“ at kommentere denne Udtalelse. Tror da virkelig vore Købmænd, at det er ligegyldigt, hvilken Stilling den ledende Søfartsnation indtager i denne Sag, hvor det endelige Maal jo ogsaa af Handelsstanden erkendes at være en international Lov. Ikke heller det i Tyskland af de hanseatiske Handelskamre indtagne Standpunkt har man ment at burde skænke nogen Opmærksomhed ud over en Henviisning til Handelsmødets Beretning, i hvilken der gives en ganske vildledende Fremstilling af dette Standpunkt. De nævnte tyske Handelskamres Stilling angives med en Klarhed, der udelukker enhver Misforstaaelse, i disse Ord i deres Cirkulære af 1902:

„Under alle Omstændigheder vilde en saadan Lovgivning for Tyskland alene, henset til Skibsfartens og Forsikringsforretningens internationale Karakter, ikke hjælpe eller kun hjælpe i ringe Grad, og paa den anden Side vil den føleligt kunne skade tyske Rederi- og Assuranceinteresser.“

Saaledes er altsaa Stillingen i England og i Tyskland. Spørgsmaalet for os er da kort og klart dette: Skal vi søge at faa en Særlov for Norden, skønt de ledende europæiske Søstater, skønt ogsaa Handelsstanden i disse intet Øjeblik har turdet tænke sig en Lovgivning paa dette Omraade, naar den ikke hviler paa internationale Overenskomster. Det er dette, man fra vor Skibsfarts Side indtrængende har fraaraadet Regeringen. Efter den nu fremkomne Henvendelse fra Handelsstandens Fællesrepræsentation, vil Regeringen sikkert forstaa, at ved dette Skibsfartens Standpunkt har man ikke kunnet rokke, og vi nærer nu som tidligere den faste Forvisning, at Regeringen ikke indlader sig paa det Æventyr, som det vilde være at skabe en særlig dansk eller nordisk Harter Act.

Den store Arbejdsstansning i Marseille vedvarer stadig og breder sig ogsaa til andre Fag og, som det synes, til andre Havne. Den har selvfølgelig en overordentlig skadelig Indflydelse paa Byens Handel, og dens Følger lader sig i Øjeblikket ikke overse. Den franske Regering har truet Rederne i Marseille med de Bøder, der er fastsatte, naar de ikke opfylder de Kontrakter, de har sluttet om Befordring af Posten. Sh. Gaz. fremsætter i denne Anledning nogle interessante Bemærkninger om Forholdene i Marseille og i Frankrig i det hele taget. Bladet minder om, at den af Rederne erklærede Lock-out har til Hensigt at skabe Tilstande, der vil muliggøre, at Post- og andre Kontrakter kan opfyldes, og at den franske Regerings Fremgangsmaade derfor synes lidet heldig. For nylig hændte det, at Mandskabet forlod en af Postdamperne et Kvarter før den skulde afgaa. En saadan Tilstand er altid utaalelig, og Regeringens Skridt overfor Dampskibsselskaberne er ikke ganske værdigt. Fagforeningerne vil sige, at Striden staar mellem Regeringen og Kapitalisterne, og at Arbejderne er dens uskyldige Offre. Men saaledes forholder Sagen sig ikke. Den mere oplyste Opinion i Frankrig er uden Tvivl i Overensstemmelse med M. Yves Guyot, som, efter at have mindet om alle de Millioner, Frankrig har anvendt paa sin Handelsmarine, spørger, hvad det har faaet for dem. Resultatet, siger

han, er, at medens der paa den ene Side er anvendt Hundreder af Millioner til Bedste for de søfarende, for at Frankrig kan have en Flaade og Søfolk, er der paa den anden Side Uorden og Foragt for alle Retsprinciper, stadige Krænkelser af Retten til at arbejde og Trods overfor Befalingsmændene; Postbefordringen lider Afbræk, og Marseilles Handel stanses. Regeringen kan næppe antages at have Interesse i at opretholde denne Tilstand; imidlertid synes den ikke at have valgt den bedste Vej til at bringe den til en Afslutning. Rederne synes imidlertid at væbne sig til Kampen, upaavirkede af de ministerielle Trusler. Hvad Udfaldet af Striden vil blive for Marseilles Handel, vil senere vise sig. Det er mærkeligt at se, at Marseilles Havn har kunnet opretholde sin Stilling, naar man tænker paa, at den nuværende Konflikt er Kulminationen af en Række Aars industrielt Anarki. Men alt er ikke gjort med Byens geografiske Beliggenhed. Man har allerede opdaget, at Genua har gjort Fremskridt paa Marseilles Bekostning, og at naar Simplon Tunnelen er færdig, vil den endnu bedre kunne gøre dette. En af Følgerne af den nuværende Strid vil utvivlsomt blive, at Skibsrederne danner en fast Organisation, skønt der er en vis Risiko herved i Frankrig, hvor Rederne ikke er stillet frit i Valget af deres undergivne paa Grund af den Forbindelse, der bestaar mellem Handelsflaadens Søfolk og Orlogsmarinen.

Det Arbejde paa Forbedring af enkelte Klausuler i Logwoodcertepartierne, som Nordisk Skibsrederforening har paabegyndt, har, ifølge „Norg. Sjøft.“, vundet stor Tilslutning fra de i Farten interesserede Rederes Side. Hidtil har saaledes 73 Rederier i Norge, Sverrig, Danmark og Finland, repræsenterende henved 200 Sejlskibe, beskæftiget i Logwoodfarten, indgaaet paa at betinge de af Foreningen foreslaaede forbedrede Klausuler indført i Certepartierne ved Bortfragtningen af deres Skibe.

Hvis der endnu skulde være skandinaviske Redere, interesserede i Farten, der ikke har indsendt Erklæring, ventes saadan indsendt snarest. Erklæringer til Underskrift kan erholdes ved Henvendelse til Foreningens Kontor i Kristiania eller dens Agenter i Skandinavien. Den Tilslutning, som Arbejdet har faaet, tyder paa, at ogsaa de skandinaviske Redere har Øjnene oppe for de Fordele, som en samlet Optræden byder.

Nordisk Skibsrederforening har tidligere henledet Redernes Opmærksomhed paa de vanskelige Losseforhold for Trælaster i Alexandria. Nu er der atter en saa betydelig Ophobning af Tonnage i Alexandrias Havn, at Skibene faar et sørgelig langt Ophold, inden de kan begynde Losningen af Trælaster dernede. Rederierne for flere skandinaviske Skibe har henvendt sig til Foreningen i Anledning af, at deres Skibe paa denne Maade er blevne opholdt. I flere Tilfælde er Skibene blevne opholdt over 20 Dage inden Losningens Paabegyndelse. Foreningen opfordrer derfor Rederne til at sikre sig Erstatning herfor ved at paase, at der i Certepartierne bliver indført Liggedagsklausuler med bestemt Lossetid, faste Dage eller et bestemt Kvantum pr. Dag, og at det tydelig fremgaar af Kontrakten, at Liggedagene regnes fra Skibets Ankomst, uden Hensyn til, om der er ledig Kajplads. (Norg. Sjøft.).

Bestyrelsen for den ny internationale Sejlskibsrederi-Forening holdt forleden Møde i London.

Det blev her enstemmigt besluttet ikke at gøre nogen Forandring i de paa Bestyrelsens sidste Møde fastsatte Minimums Rater.

Efter Indbydelse af Nakskov Havneudvalg er afholdt et Møde i Maribo af Havnebestyrelserne i Lolland-Falster Stift for at søge opnaaet Enighed om fælles Havne- og Brotakster i Stiftet. Der opnaaedes ikke fuld Enighed, men man enedes om en Mængde enkelte Takster.

Medailler. Kanal- og Havnefoged i Odense J. V. Hansen har faaet Fortjenstmedaillen i Sølv med Tilladelse til at bære den.

Sætteskipper P. Chr. Jeppesen af Aggersund har faaet Tilladelse til at bære den ham i 1898 tilstaaede Medaille for druknedes Redning.

Føreren af tysk Tankdamper „Energie“, Kaptajn Schæffer, der reddede 70 af de overlevende fra Dampskibet „Norge“, har som Anerkendelse herfor af den danske Regering modtaget en Sølvmedaille og et Diplom. Skibets Mandskab har modtaget 300 Mark.

Dødsfald. Kaptajn F. C. C. Offenbergh, der igennem mange Aar har været ansat som Skibsfører og Formand i det herværende Bugseriselskab, og som nød megen Anseelse, er afgaaet ved Døden.

Skibsbygmester N. F. Hansen i Odense er afgaaet ved Døden i en Alder af 55 Aar. Den Afdøde har bl. a. bygget flere Fyrskibe til Fyrvæsenet og adskillige Toldkrydsere.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Er de nuværende Synsprøver tilfredsstillende?

Staar vi overfor en ny Revolution i Spørgsmaalet om Synsprøver? spørges i „Sh. Gaz.“, og Svaret gives i følgende Bemærkninger:

En opsigtvækkende Meddelelse i denne Retning er kommen fra Cambridge, hvor Dr. Edridge Green i et Foredrag har fremhævet Nødvendigheden af en Lan-

terneprøve. Den af alle kendte Holmgrenske Metode forudsætter, at ved Brugen af Uld i forskellige Farver aabenbares visse Synsmangler. Denne Metode har i hvert Fald officiel Anerkendelse. Men Dr. Green paa-
staar, at der er Arter af Farveblindhed, der ikke kan opdages ved den Holmgrenske Metode, skønt man har anset den for fuldkommen. Der er mindst otte saadanne Arter, som ikke vil blive opdagede ved Uldprøven, men som en Lanterneprøve vil aabenbare. Dersom dette er rigtigt, maa de, der skal foretage Synsprøver af Skibenes Befalingsmænd, gaa over til andre Metoder, for dette er tilvisse en Sag, i hvilken den højeste Grad af Omhyggelighed udkræves. Vi har ikke Raad til at forsømme nogen Forsigtighedsregel, der kan beskytte Handelsmarinen mod de Ulykker, som hidrører fra mangelfuld Farvesans. Ogsaa Orlogsmarinen bør have sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag, thi de to Tilfælde, som Dr. Green anfører for at paavise Rigtigheden af sin Teori, er hentede fra Orlogsmarinen. Det ene handler om en Løjtnant, der har sejlet til Søs i tolv Aar, og som har bestaaet samtlige tre Holmgrenske Prøver. Da han blev prøvet med en Lanterne, kaldte han imidlertid en ren grøn Farve først hvid og saa blaa. En anden Løjtnant af Orlogsmarinen siges at have bestaaet den Holmgrenske Prøve med Lethed, men da han blev prøvet med en Lanterne, kaldte han rødt grønt og grønt hvidt. Saadanne Tilfælde synes med Rette at have virket overbevisende paa Kommissionen for Synsprøver. Betydningfuldt er det imidlertid, at Mænd, der daglig har med farvede Lys at gøre, skulde være ude af Stand til at skelne dem rigtigt fra hinanden, medens deres Farvesans med Hensyn til farvet Uld, som de ikke har med at gøre til daglig, ikke skulde have nogen Mangel. Det er ikke meget beroligende at erfare, at kun seks af de otte Arter af Farveblindhed, som Lanterneprøven har afsløret, er farlige. Dette halve Dusin kan gøre megen Fortræd. Man maa haabe, at Spørgsmaalet om Synsprøver, der har skabt saa mange Vanskeligheder, omsider maa blive løst paa et forstaaeligt og videnskabeligt Grundlag. Nu vil Spørgsmaalet vel sagtens paany blive taget op til Behandling, og det vil maaske ikke kunne undgaaes, at Folk, der er gaaede til Søs med officiel Attest for at deres Farvesans var i Orden, viser sig at have været Offre for en ufuldstændig Undersøgelsesmetode.

Her i Danmark blev der allerede for nogle Aar siden, under Diskussionen om Synsprøver, taget til Orde for Lanterneprøverne og for at disse skulde foretages paa Søen. Dr. Greens Undersøgelser synes at bekræfte, at Prøverne med farvet Uld er mindre paalidelige, og i hvert Fald er Lanterneprøverne jo det naturlige for Søfarende. Det er øjensynligt i England som i Danmark vanskeligt at komme til en endelig Løsning af dette Spørgsmaals forskellige Sider. I hvert Fald her hjemme er det hidtil ikke naaet længere end til at blive henlagt i forskellige Kommissioner — og saa er der som bekendt lang Vej igen!

Konnossementsagen.

En nordisk „Harter Act“.

Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation har indsendt følgende Skrivelse til Regeringen:

Til

Den høje Regering!

Foranlediget ved det af undertegnede Fællesrepræsentation paa den danske Handelsstands Vegne — og i

Forbindelse med tilsvarende Skridt fra den norske og svenske Handelsstands Side overfor deres respektive Regeringer — under 16. Marts d. A. indgivne Andragende til den danske Regering om Indbringelsen af et Lovforslag angaaende Indførelsen af nogle nærmere omhandlede Ansvarsbestemmelser for Rederen over for Ladnings-ejeren, har i Følge „Dansk Søfartstidende“ af 23. Juni d. A. det høje Justitsministerium udbedt sig en Udtalelse om Sagen fra „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“. Da denne Erklæring er bleven offentliggjort i det nævnte Numer af „Dansk Søfartstidende“, og Indholdet altsaa derigennem er blevet undertegnede Fællesrepræsentation bekendt, har man ikke kunnet undlade allerede straks over for den høje Regering at paavise, at en væsentlig Forudsætning, hvorfra „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ er gaaet ud, naar den i sin Erklæring af 21. Juni d. A. har fraaraadet Regeringen at imødekomme Handelsstandens Ønsker, er i Strid med de faktisk foreliggende Forhold, og at saaledes den herpaa byggede Slutning ej heller er holdbar.

Det hedder i nævnte Erklæring:

„I den danske Handelsstands Fællesrepræsentations Skrivelse af 16. Marts d. A. henvises der til den Resolution, der vedtoges paa det 8de danske Handelsmøde. Denne Resolutions Kærnepunkt er dette: at søge gennemført „en Slags nordisk Harter Act“, hvorved det i Tilslutning til Sølovens § 142 fastslaas, at „alle Kontraktbestemmelser i Konnossementer, Certepartier eller andre lignende Overenskomster, Fragtfart vedrørende, som gaar ud paa at indskrænke eller ophæve Lovgivningens almindelige Regler om Bortfragterens Ansvar for behørig Omsorg for Skibets Sedygtighed, Udrustning, Bemanning og Proviantering, saavel som for behørig Modtagelse, Stuvning, Garnering, Bevaring, Individualisering og Aflevering af Godset, er retslig ugyldige — hvad enten Kontrakterne er indgaaede her eller i Udlandet, og selv om der i paagældende Befragtningsdokument er henvist til fremmede Lovgivningsbestemmelser eller Kutyster“.

Den her foretagne Henvisning til de nordamerikanske Fristaters „Harter Act“ har den største Interesse, fordi denne frembyder det eneste hidtil gjorte Forsøg paa i Praxis at gennemføre Lovregler om visse Ansvarsfriheds-Klausulers Ugyldighed. Forinden selve disse Reglers Indhold omtales, maa det først og med største Kraft understreges, at Handelsstandens Forslag — der stemmer med den i Beretningen S. 58—67 aftrykte „Betænkning fra det af Grosserer-Societetets Komite om Konnossementsagen nedsatte Udvalg“ — gaar overmaade langt videre end „Harter Act“,*) saaledes at netop denne store Udvidelse af Reglernes Virksomhedsomraade giver en Lov, der vil kunne virke fordærvende, medens „Harter Act“ har vist sig at lægge saa meget svagere og færre Baand paa Redernes Kontrakter, at en virkelig Indførelse netop af dens Regler vilde staa for Rederne som langt mindre betænkelig. Denne overmaade store og praktisk afgørende Udvidelse ligger i Ordene „hvad enten Kontrakterne er indgaaede her eller i Udlandet“ og skildres i den nævnte Udvalgsbetænkning (Beretningen S. 64—65) saaledes: „En nordisk Lov af saadant eller lignende Indhold skulde altsaa omfatte: 1) alle Farter mellem Havne i de nordiske Lande indbyrdes, 2) alle Farter til en nordisk Havn, endelig ogsaa 3) Farter fra en nordisk til en fremmed Havn“. Det betones, at Forslaget „kun“ erklærer Kontrakterne for „ugyldige inden for nordisk Retsomraade“ — medens der ikke som i „Harter Act“ sættes store Bøder for at kontrahere imod Loven. Derfor er der formentlig ogsaa en Mulighed for, at Ansvarsfrihedsklausuler ved Fart fra Norden vilde blive kendt gyldige i fremmed Land, medens tilsvarende Kontrakter om Fart til Norden altid var ugyldige for nordiske Domstole, selv om to fremmede Personer havde afsluttet dem. Saaledes vilde nordiske Redere i hvert Fald

*) Denne og følgende Udhævelser er foretaget af Handelsstandens Fællesrepræsentation.

ikke blive stillede ugunstigere end hidtil i Konkurrencen med fremmede Rederier.

„Harter Act“ bærer sig nu virkelig ogsaa ganske anderledes ad. Vel angaar dens Sect. 3 — der giver Rederen Ansvarsfrihed for „nautiske Fejl“ af Besætningen, og saaledes kun udtrykkeligt udtaler, hvad der er Praksis i Nordens Certepartier og Konnossementer — al Skibsart til og fra amerikanske Havne (to or from any port in the U. S. A.). Men de afgørende Regler i Sect. 1 og 2, der forbyder Klausuler givende Ansvarsfrihed for Fejl ved Indladning, Bevaring og Udlosning samt for Mangler ved Skibets Sødygtighed, de angaar kun Skibstransport fra og imellem de amerikanske Havne („from or between ports of the U. S. A.“**). Altsaa, „Harter Act“ kommer ved Fragtfart med andre Lande ikke til Anvendelse i de nordamerikanske Fristater i det langt overvejende Antal Tilfælde, hvor Dommen skal fældes paa Opfyldelsesstedet (Losningsstedet), og hvor Dokumentet er udstedt i en fremmed Havn“.

Denne Paastand fra den ærede Fællesrepræsentations Side er ikke ny. Saaledes udtaltes det allerede i Fjor Foraar under den i Anledning af Grosserer-Societetets Komites Forslag om Indførelsen af en nordisk Harter Act rejste Debat i „Dansk Søfartstidende“: „Til Slutning skal vi kun tilføje nogle Bemærkninger om selve den paatænkte skandinaviske Konnossementslov. Naar den omtales som en skandinavisk „Harter Act“, maa det dog erindres, at den amerikanske „Harter Act“ i selve sit Indhold betegner sig som kun gældende Skibstransporter fra eller mellem amerikanske Havne og fremmede Havne“. Under den videre Forhandling om Sagen udtalte endvidere Formanden for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Skibsreder D. Torm, paa det 5. nordiske Søfartsmøde d. 3. Juli f. A.: „... „Harter Act“ gælder kun for Ladninger, der føres fra Amerika til andre Lande“.

Den af Hr. Skibsreder Torm hævdede Opfattelse af Harter Actens rette Forstaaelse gentoges derefter paa Handelsmødet af Hr. Bankdirektør, Etatsraad Damm — en Udtalelse, hvortil da ogsaa den ærede Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart nu i sin Erklæring henviser —: „... i Amerika er der ikke Tale om at vedtage noget for Konnossementer, som kommer ind i Amerika. Her derimod vil vi vedtage det, hvad enten Konnossementet kommer fra Udlandet eller ej“.

Allerede paa selve Handelsmødet blev der imidlertid straks her over for givet den faktiske Oplysning: „at Harter Acten i Virkeligheden har ganske de samme Regler“, o: de samme Regler som de oven for i Erklæringen citerede, af Komiteen foreslaaede Lovregler, nemlig at „alle Kontrakt-Bestemmelser i Konnossementer, Certepartier eller andre lignende Overenskomster, Fragtfart vedrørende, som gaar ud paa at indskrænke eller ophæve Lovgivningens almindelige Regler om Bortfragterens Ansvar for behørig Omsorg for Skibets Sødygtighed, Udrustning, Bemanding, og Provantering saa vel som for behørig Modtagelse, Stuvning, Garnering, Bevaring, Individualisering og Aflevering af Godset, er retslig ugyldige, — hvad enten Kontrakterne er indgaaede her eller i Udlandet, og selv om der i paa-gældende Befragtnings-Dokument er henvist til fremmede Lovgivningsbestemmelser eller Kutymmer.“

Der blev tilføjet: „Det har allerede praktisk og faktisk vist sig, at amerikanske Domstole dømmer paa Grundlag af vedkommende Lands

***) Citatet er ukorrekt. Der staar i Lovens Tekst: „from or between ports of the U. S. A. and foreign ports.“ (!).

(o: Amerikas) Lov i alle de Tilfælde, som kommer for amerikanske Domstole.“

Skønt denne Oplysning blev givet paa Handelsmødet ex officio og følgelig maatte forudsættes at være Resultatet af en forudgaaende Undersøgelse af, hvorledes Harter Act forstaaes og udøves i selve sit Fædreland, saa er da altsaa den Misopfattelse af den amerikanske Konnossementlovs Væsen, der ved de sidst citerede Ytringer straks blev imødegaaet, nu paany bleven offentlig fremsat og oven i Købet benyttet som et Hovedargument mod Handelsstandens Ønsker.

For da en Gang for alle at gendrive denne Misforstaaelse har Grosserer-Societetets Komites juridiske Konsulent efter Opfordring fra Formanden for nærværende Fællesrepræsentation gennem den kgl. danske Konsul i New York fremskaffet en Redegørelse om Harter Act's Retsomraade, udarbejdet paa Konsulatets Foranledning af et anset amerikansk Jurist-Firma. Det er denne, som man herved tillader sig i Oversættelse at fremlægge for den høje Regering (Bilag A). Af det deri indeholdte Referat af den amerikanske Højesterets Afgørelse vil det ses, at den ærede „Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart“ paa et afgørende Punkt i denne Sag svæver i Vildfarelse, og at et Hovedargument i dens Erklæring imod vort Andragende saaledes falder bort.

Hvad der iøvrigt anføres i samme Erklæring, er efter vor Opfattelse allerede forud blevet gendrevet fra vor Side, saaledes navnlig i den i vedlagte Beretning om det 8. danske Handelsmøde Side 58—67 aftrykte „Bemærkning fra det af Grosserer-Societetets Komite om Konnossement-Sagen nedsatte Udvalg“. Hertil tillader man sig endnu en Gang at henvise, idet man iøvrigt forbeholder sig, naar Lejlighed gives, paany at godtgøre Berettigelsen af den nordiske Købmandsstands Krav paa dette Omraade. Som Sagen i dette Øjeblik stiller sig, har man fra vor Side kun anset det for nødvendigt øjeblikkeligt fra Overvejelserne om denne Sag at fjerne den Misforstaaelse, hvori den ærede Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart har gjort sig skyldig.

Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation,
Kjøbenhavn, i Avgust 1904.
(Underskrifter).

Den gennem Konsulatet i New York fra et amerikansk Jurist-Firma indhentede Redegørelse indeholder en Fremstilling af Harter Actens Historie, nogle Meddelelser om den videnskabelige Opfattelse af Loven og endelig Referat af en Del Retsafgørelser vedrørende Harter Acten.

Af disse sidste gengiver vi følgende Dom, der vedrører Spørgsmaalet om, hvorvidt Lovens Afsnit 1 og 2 kommer til Anvendelse paa et fremmed Skib, der fra Udlandet ankommer til De forenede Stater:

„Portuguese Prince“ var et britisk Skib. Citanterne afskibede Uld-Baller om Bord i Skibet i Buenos Ayres med Bestemmelsessted New York. Ulden blev beskadiget ved Udsivning fra vaadt Sukker, som udgjorde en Del af Ladningen.

Dommen lød paa, at Skaden paa Ulden var foraarsaget ved Forsømmelse under Ladningens Indskibning eller Stuvning. Konnossementet paa Ulden, der var underskrevet d. 21. December 1894 i Buenos Ayres, indeholdt Klausuler, der blandt andet fritog Bortfragteren for Ansvar for Forsømmelse fra Skipper eller Mandskabs Side og for al Skade, hidrørende fra Gods, og foraarsaget ved Stuvning eller Berøring med Godset eller fra Udsvedning, Udlækning, Lugt eller Uddunstning fra det.

Ethvert Konnossementeksemplar indeholdt følgende Klausul:

„Denne Kontrakt skal være underkastet Flagets Ret paa det Skib, der fører Godset, dog at Groshavari opgøres efter York og Antwerp Rules af 1890.“

I Dommen udtaltes det: „Forinden Kongressens Lov af 13. Februar 1893, kendt som Harter Acten, traadte i Kraft, var det en gennem Retspraksis fastslaaet Grundregel her i Landet, at Fragtførere, saavel til Lands som til Vands, ikke ved nogen Slags Kontrakt kunde fritage sig selv for Ansvar for Tab eller Skade, hidrørende fra Forsømmelse fra deres Folks Side, og at enhver Kontraktbestemmelse, der indeholdt en saadan Fritagelse, var ugyldig som stridende mod den offentlige Orden, naagtet der ved Domstolene i England og i nogle af Staterne var en anden Retspraksis gældende.“

I Dommen udtaltes det fremdeles, at det ikke var nødvendigt at træffe nogen Afgørelse om, hvorvidt en Bestemmelse i en Kontrakt om at denne skulde bedømmes efter engelsk Ret, kunde gennemføres ved en Domstol i De forenede Stater, fordi: „Disse Konnossementer var udstedte efter (since) Harter Actens Udstedelse, og vi mener, at Sagen falder ind under de udtrykkelige Bestemmelser i denne Lov.“

Hvad der staaar tilbage at afgøre, er, om det 1ste Afsnit af Harter Acten finder Anvendelse paa et fremmed Skib paa Rejse fra en fremmed Havn til en Havn i De forenede Stater.

At Kongressen har Magt til at indbefatte saadanne Tilfælde under Lovbestemmelsen, kan ikke bestrides i en Domstol i De forenede Stater. Stridsspørgsmaalet er, hvorvidt det, ud fra en rigtig Fortolkning af Loven, maa antages, at Kongressen har gjort dette.

At det 3dje Afsnit faktisk omfatter et saadant Skib paa en saadan Rejse, er allerede bleven afgjort af denne Ret.

Ganske vist er Ordene i dette Afsnit ikke nøjagtig de samme i denne Henseende, idet de lyder: „Ethvert Skib, der fører Varer eller Ejendom til eller fra nogen Havn i De forenede Stater“, hvorimod de tilsvarende Ord i det første Afsnit er: „Ethvert Skib, der fører Varer eller Ejendom fra eller imellem Havne i De forenede Stater og fremmede Havne.“

Men de to Sætninger er, for saa vidt angaar nærværende Spørgsmaal, absolut identiske og finder begge i lige høj Grad Anvendelse paa et fremmed Skibs Rejser, hvad enten disse ender eller begynder her i Landet. I deres sædvanlige og naturlige Mening omfatter Ordene „fra nogen Havn i De forenede Stater“ alle Rejser, hvad enten de foretages af de her hjemmehørende eller af fremmede Skibe, som begynder her i Landet; Ordene: „til nogen Havn i De forenede Stater“ omfatter alle Rejser, hvad enten de foretages af her hjemmehørende eller af fremmede Skibe, som ender her i Landet, og Ordene: „imellem Havne i De forenede Stater og fremmede Havne“ omfatter alle fremmede Skibes Rejser, hvad enten disse begynder eller ender her.

Ordene i det 3dje Afsnit „til eller fra nogen Havn i De forenede Stater“ udtrykker paa den simpleste Maade den Tanke, at omfatte Rejser hertil saavel som Rejser herfra. Og det forekommer os at være ganske umuligt at tillægge Ordene i 1ste Afsnit „fra eller imellem Havne i De forenede Stater og fremmede Havne“ nogen anden Betydning. Ordene „fra Havne i De forenede Stater“ vilde i sig selv være tilstrækkelige til at dække over alle Rejser, som begynder her, hvad enten de ender i en Havn her i Landet eller i en fremmed Havn, og Ordene „imellem Havne i De forenede Stater og fremmede Havne“ er i lige saa høj Grad betegnende Udtryk for fremmede Skibes Rejser, der begynder her, som for fremmede Skibes Rejser, der begynder i Udlandet.

Sætningen i det 1ste Afsnit er lidt afkortet, men den forekommer os at have nøjagtig samme Mening, som hvis den var bleven suppleret med en Gentagelse af Ordene „Havne i De forenede Stater“, saaledes at den vilde komme til at lyde: „Ethvert Skib, der fører Varer eller Ejendom fra Havne i De forenede Stater eller imellem Havne i De forenede Stater og fremmede Havne“,

og der er ikke bleven anført noget, der kunde begrunde, at et fremmed Skib skulde nyde godt af Fordelene i det 3dje Afsnit, der formindsker Garantien for Sølygtighed, og ikke falder ind under Bestemmelsen i 1ste Afsnit, der stadfæster, at Kontraktbestemmelserne er ulovlige, naar de gaar ud paa at formindske Ansvar for Forsømmelse.“

Redegørelsen slutter med følgende

Konklusion.

Harter Acten finder Anvendelse paa:

- I. Skibe, amerikanske eller fremmede, der sejler fra Havne i De forenede Stater til fremmede Havne, og
- II. fremmede Skibe, der sejler fra fremmede Havne til Havne i De forenede Stater, ligesom ogsaa paa amerikanske Skibe paa saadanne Rejser.
- III. Afsnit 3 i Harter Acten finder Anvendelse paa alle Skibe, der sejler imellem amerikanske Havne. Afsnit 1 og 2 finder ikke Anvendelse paa Skibe paa saadanne Rejser, men den her i Landet gældende Ret er den samme, som om disse Afsnit var bleve udvidede til at gælde for Skibe paa saadanne Rejser.

Med Handelsstandens Fællesrepræsentations Skrivelse er endelig indsendt en Gengivelse af selve „Harter Act“, hvis væsentlige Indhold vi tør forudsætte bekendt for vore Læsere.

Ekspllosion af Kulladning.

For Sørensen i Hamburg forelaa i Følge „Hamb. Fremden-Blatt“ d. 9. ds. en Sag angaaende en Kulgas-eksplosion om Bord i Dampskibet „Messina“ af Hamburg.

Skibet befandt sig paa Rejse fra Barry Dock til Cagliari, da der d. 11. Juni, 27 Timer efter Afrejsen, indtraf en Kulgas-eksplosion om Bord. Den som Følge af Eksplosionen opstaaede Ildebrand blev dog slukket af Besætningen; men Skibet maatte søge Nødhavn i Brest.

„Messina“ havde i Barry Dock indtaget 1869 Tons dobbelt harpede Henry Dampkul. Disse Kul skal ikke være farligere end andre Kul. Naar der alligevel indtraf en Eksplosion, maatte Aarsagen, i Følge Indberetning hertil fra den tyske Konsul i Cardiff, være, at Lugerne blev lukkede for tidlig, at der ikke var tilstrækkelig Ventilation, eller ogsaa, at man havde været nede i Rummet med udækket Lys.

Den ved Eksplosionen forvoldte Skade ansloges til 14,000 Mark.

Kaptajnen afgav følgende Forklaring: Den 11. Juni Kl. 3 om Morgenen blev jeg opskræmt ved et stærkt Knald, og da jeg kom ud paa Dækket, saa jeg, at der steg Ild op fra Luge Nr. 2, hvorpaa jeg kommanderede alle Mand paa Dæk. Det lykkedes imidlertid at slukke Ilden efter $\frac{3}{4}$ Times Arbejde.

Ved Indlastningen støvede Kullene stærkt, og jeg lagde Mærke til, at Arbejderne gød Vand paa dem for at dæmpe Støvet, og jeg lagde ingen Hindring i Vejen derfor, da jeg ikke ansaa det for at medføre nogen Fare. Havde jeg forbudt Arbejderne at benytte Vand til Overgydning, havde de rimeligvis stoppet Arbejdet. Efter min Overbevisning var der sørget for god saavel Overflade- som Sideventilation; thi der var i de paagældende Rum tre store Ventiler. Ved Ladningens Indtagen havde jeg ikke erkyndiget mig om Kullenes Ildfarlighed, da

dette plejer at blive meldt fra Minebestyrelsen. Hvorvidt Fyrbøderen har arbejdet med udækket Lys i det Rum, hvori Eksplosionen fandt Sted, kan jeg ikke udtale mig om. Men da jeg ikke ansaa Kullene for at være farlige, havde jeg ikke forbudt Benyttelsen af Lys i Bunkerkullene, der laa ved Siden af Ladningen. Jeg har faret for det samme Rederi i 12 Aar og gjort 30 Rejser med Kul fra England til Middelhavet. Det maa bemærkes, at en Del af Kullene, før de blev indtaget, blev harpet for at befri dem for Støv, da Støvet skal være eksplosionsfarligt. Under Indtagelsen af Ladningen havde det regnet længe.

Maskininspektøren ansaa Ventilationen om Bord i „Messina“ for fuldt ud tilfredsstillende.

Første Styrmand troede, at Grunden til Eksplosionen var den, at Afskiberne ikke havde gjort nogen om Bord bekendt med, at Kullene var eksplosionsfarlige. Vidnet bemærkede endvidere, at Fyrbøderen havde arbejdet i Rummet med udækket Lys, hvilket er almindeligt i England. Umuligt er det ikke, at Fyrbøderen, der fik sine Arme forbrændt, har foranlediget Eksplosionen ved at benytte udækket Lys i Tunnellen til Reservebunkeren, der laa ved Siden af Lastrum Nr. 2.

Fyrbøder Strøh forklarede, at han bragte Kul ud af Reservebunkerrummet og ind i Fyrrummet, og at han herunder benyttede en aaben Oljelampe, saaledes som man plejer om Bord i Dampskibe. Pludselig saa han gennem Trævæggen, som skiller Bunkerrummet fra Lasterummet, en Flamme blusse op, og denne slog ham straks i Møde, saa han faldt besvimet om; men han kom sig dog igen og ilede ind i Kedelrummet. Han havde ikke mærket nogen Gaslugt.

Efter at flere Vidner var afhørt, hvorunder der intet væsentlig nyt fremkom, udtalte Rigskommisæreren bl. a.:

Ved de foretagne Undersøgelser er godtgjort, at Eksplosionen havde sin Grund i Beskaffenheden af Kullene, der kom direkte fra Gruben, dernæst i, at der ikke var tilstrækkelig Ventilation i Skibsrummet, og endelig i, at der var brugt aaben Lampe i det til Lasterummet stødende Rum. Saavel Rederi som Kaptajn og Maskinfolk havde derved forbrudt sig, saa de maatte drages til Ansvar. — Et af Rettens Medlemmer udtalte sig i formildende Retning, idet han anførte, at Dampskibet ikke regelmæssig sejlede med Kul. Retten kom til følgende Resultat:

Aarsagen til Eksplosionen maa søges i, at der har udviklet sig Kulgas i Rum Nr. 2, og at der blev benyttet aaben Lampe i Bunkerrummet ved Siden af Lasterummet. Ulykken kunde rimeligvis være forebygget, hvis der var sørget for bedre Overflade-Ventilation af Ladningen i dette Rum, og der ved tættere Skodder var sørget for, at Gassen fra Lasterummet ikke var strømmet ind i Bunkerkulrummet. Det maa bebrejdes Kaptajnen, at han uden Nødvendighed har lukket Lugerne, ligesom baade han og første Maskinist har forbrudt sig ved at tillade Benyttelsen af udækket Lys.

Moderne Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

Naar Hr. Kaptajn Gøtsche i sit sidste Indlæg kommer til det Resultat, at der fra en Skibsførers Standpunkt ikke er mere at sige om Sagen, idet man som saadan ikke kan have nogen Interesse for den teoretiske Kampagne, der føres om nogle rent videnskabelige Spørgsmaal vedrørende Kapt. Clausens Dybdemaalere, saa kan

det kun undre os, at Kaptajn Gøtsche i sin første Artikel valgte at hævde, i Lighed med Kaptajn Clausen, at Erklæringer fra Skibsførere kunde klare alle Vanskeligheder og saaledes altsaa ogsaa den generende Absorptionsfejl, som vi havde paavist.

Saafernt Hr. Kaptajnen allerede den Gang havde indtaget det priselige Standpunkt kun at behandle den Side af Sagen, som han forstod sig paa, da kan vi forsikre Kaptajnen om, at han aldrig vilde have set sig nødsaget til at give den „kedsommelige“ Fortolkning af de alleralmindeligste og dagligdags Fænomener paa Søen, som vi nu har set fremsat i sidste Nummer af „Dansk Søfartstidende“. Hvad imidlertid selve det Spørgsmaal om fuld Fart i diset og usigtbart Vejr angaar, da vil vi vedblivende hævde, at man ikke tør bruge et saadant Udtryk uden nærmere at pointere, hvad man ønsker forstaaet ved Ordet „usigtbart“. Saalænge denne Forklaring ikke var kommet, havde vi Ret til at sammenholde det benyttede Udtryk med Søvejsreglernes Art. 16, og at vi benyttede os af denne Ret, vil det sikkert ikke falde Kaptajn Gøtsche vanskeligt at forstaa, og skulde der mod Forventning være Vanskeligheder i denne Retning, vil en fornyet Gennemlæsning af Kaptajnens Artikel i „Nationaltidendes“ Søfartstidende vistnok fuldstændig kunne borttage disse.

Vi skal derfor i al Venskabelighed tillade os at foreslaa, at den af Kaptajn Gøtsche fremførte „nautiske ABC“ henlægges samme Steds, hvor Fader Holbergs Søkort opbevares. Saa véd vi, hvor vi har den, hvis der en anden Gang skulde komme noget paa.

August Krogh,
Dr. phil.

Emil Krogh,
Navigationslærer.

Sammenstødssag.

Den engelske Admiralitetsret har for nogen Tid siden fældet Dom i en Sag, der drejede sig om et Sammenstød mellem den danske Damp „London“ og den engelske Damptrawler „Anson“. Sammenstødet skete i Nordsøen i taaget Vejr, medens „Anson“ laa med sine Redskaber ude.

Dommeren, Mr. F. Jeune, kendte „Anson“ for alene skyldig i Sammenstødet. Efter Søvejsreglernes Art. 9, Afsnit g, skal et Dampfartøj, der ligger under Fiskeri med Redskaber ude under Taage, Tykning eller Snefog, med Mellemrum af ikke over 2 Minutter give et Stød med sit Taagehorn og afvekslende ringe med sin Klokke. „Anson“ havde imidlertid hverken ringet eller brugt sit Taagehorn, men brugt sin Dampfløjte; og om end selve Bestemmelsen i Søvejsreglerne ved at anvende to Slags Signaler samtidig forekom Dommeren uheldig, maatte dog „Anson“, der alene havde benyttet sin Dampfløjte, hvilket Signal kun skal bruges af Dampere i Fart, siges at have gjort sig skyldig i en Fejl, hvorfor den maatte være at dømme.

Hvad „Londons“ Fart angik, var denne 7 Knob, hvilket reduceredes til 3 Knob, da Vejret blev mere taaget, og man kunde da efter Kaptajnens Opgivende se $\frac{1}{2}$ Kvartmil fra Skibet. „London“ fandtes herefter at have sejlet med moderat Fart.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 64/1904, afsagt d. 31. August 1904. Det offentlige imod Anders Christian Jensen. Den tiltalte var paamønstret S/S. „Island“ som Donkeymand for Rejse til New York og videre og havde da hemmelig medtaget 25 Flasker Spiritus, hvoraf 20 fandtes om Bord ved Skibets Ankomst til New York, medens Resten var brugt om Bord paa Rejsen. Han forklarede, at han kun havde taget Flaskerne med for at nyde dem om Bord uden at have nogen Hensigt om at indsmugle dem. Han vidste godt, at det var forbudt at medtage Flaskerne. I Henhold til Sølovens § 308 blev den tiltalte anset med en Bøde til Statskassen af 150 Kr. og maatte tilsvare Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 65/1904, afsagt d. 31. August 1904. En Matros paa S/S. „Hengest“ rømte d. 29. Juni, fordi han ikke følte sig tilfreds om Bord. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 66/1904, afsagt d. 5. September 1904. En Fyrbøder paa S/S. „Patria“ rømte i Charleston i Nordamerika, fordi han følte sig utilfreds om Bord. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Hovedinteressen har i den forløbne Uge knyttet sig til La Plata og det østlige Marked. Begge disse Markeder har udvist en betydelig Fasthed, der navnlig for det sidst nævntes Vedkommende har haft en yderligere Fragtstigning for September/Oktobre Tonnage til Følge, og det er glædeligt at se, hvorledes dette Marked i de sidste Uger er gaaet gradvis fremad. Grundet paa de temmelig daarlige Udfragter, har der ikke været overdreven megen Tonnage i Østen (der tænkes her nærmest paa Indien og Java) for September Lastning, og med en god Høst næsten allevegne har Befragterne haft vanskeligt ved at skaffe sig Rum, med mindre de rykkede ud med højere Rater, hvilket de altsaa nu er bleven tvungne til. Saaledes er der for September betalt 27/6 Jute Calcutta/Dundee, medens 30/ Sukker vil kunne faas fra Java (23/9 betaltes for en Maanedes Tid siden), og lignende Stigninger er at konstatere fra andre Havne. Det er kedeligt nok, at der for Øjeblikket ikke befinder sig danske Dampere ude i Østen, som kan drage Fordel af Fragtstigningen. De store danske Fragtdampere (undtagen lige Østasiatiske Kompagnis) ses næsten aldrig i de østlige Farvande, hvor der dog kan være Penge at tjene; Rederne synes at foretrække den mere kendte Atlanterhavsfart, men denne er for Tiden desværre meget lidt lønnende. Rutebaadene har nu næsten ganske monopoliseret Farten fra U. S. undtagen for Træ, Fosfat og enkelte andre Ting, derimod er der godt Begær for Tonnage fra La Plata, som sidst har betalt 3 à 6 d. mere end for en Uge siden. Fra Sydrusland gør der sig ogsaa en bedre Tendens gældende, og vi har, som man vil se, saaledes tre betydningsfulde Markeder, der i hvert Fald har Spirer i sig til nogenlunde lønnende Virksomhed, hvis Rederne optræder med fornøden Behændighed, og vi maa haabe, at disse Markeder maa reagere paa Efter-

nølerne, saa at der kan komme Fasthed og Stigning over det hele. For Østersøens Vedkommende gjorde St. Petersborg et Tilløb dertil, idet der fra denne Plads sluttedes nogle enkelte, prompte Baade til 1/2 à 1/4 Hvedebasis London eller Rotterdam, men Markedet viser nu igen en Smule mere Svaghed. Dog er denne muligvis kun forbigaaende, thi der menes at ville blive en Del Korn til Eksport i den nærmeste Fremtid, og i saa Tilfælde bør de danske Redere af al Kraft tilstræbe en opadgaaende Bevægelse; de har det netop i Østersøen i deres Magt at lægge et vægtigt Lod i Vægtsskaalen for Opnaelsen af en saadan, thi en Rate som 1/2 à 1/4 fra St. Petersborg til London eller Rotterdam er i Virkeligheden kun tarvelig. Efteraaret staar jo nu for Døren, den Periode, der gennemgaaende betragtes som Aarets bedste og som Rederne almindeligvis venter sig en Del af. De fleste af disse er vel næppe, efter de seneste Aars trange Tider, særlig sangvinske; lad os i det mindste haabe, at de Forventninger, som de nu knytter til Resten af dette Aar, ikke maa blive skuffede.

Det østlige Marked er, som nævnt, særdeles fast, og fra Bombay er betalt 16/6 udsøgt Havn pr. September, fra Kurrachee 17/ à 17/6 pr. Oktober/November. Begæret er livligt. Calcutta har taget en Del Baade til 25/ à 27/6 Jutebasis pr. September, og Rispladserne er ogsaa mere aktive paa Basis af 26/3 à 27/6 U. K. eller Kontinentet, 12/ Japan én Havn, 12/6 to Havne, maaske 6 d. mere, alt pr. September/Oktobre. Kulfragterne i de østlige Farvande er ligeledes højere, men udefter fra Europa er de kun faa og smaa.

Sortehavet har hidtil kun fragtet meget smaat, men der synes at herske en bedre Tone de sidste Dage, og hvis der ikke kastes for mange Dampere paa Markedet, vil vi muligvis snart se højere Rater. Sidst betalte Rate fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn er omkring 9/ pr. September, medens der for mindre Baade paa N. C. betinges c. 10/. Fra Nikolajeff til Kjøbenhavn betaltes 9/9 pr. 15./30. September for en Baad paa henved 5,000 Tons. Donauen og Sulina har næsten intet at byde paa. Azoff fragter fremdeles ret livligt paa Basis af 10/ à 10/3 „any“ for større Baade, 10/3 à 10/9 for mindre, 6 d. ekstra Hamburg, September Lastning.

Middelhavet frembyder stadig intet af Interesse, idet Ladninger er knappe. Der findes ud over nogle Ertsladninger til uforandret beskedne Rater kun lidt Esparto, Fosfat og Svovl, endvidere enkelte Byglaster fra Afrikas Nordkyst. For sidst nævnte noteres 9/6 à 10/ (3/4 Lastpladser) til U. K. og for Fosfat 7/6 Sfax/Antwerpen, 6/6 à 7/ Bougie/Rotterdam, 8/6 à 9/ Riga. Aleksandria er lidt fastere og har sidst for et Par ganske prompte Baade betalt 8/ Bomuldsfrø Hull, 8/6 London. Ertsfragterne fra Bilbao er meget lave, og der er sidst sluttet til 3/7½, Cardiff, 4/ Tyne, 4/7½, Dunkerque.

Nordamerika tager kun overordentlig faa Baade. For Træ fra Golfen har der været gjort lidt til omtrent uforandrede Rater. Der betaltes 80/ Pensacola til to Havne U. K., 83/9 Genua, 75/ Sapelo/U. K. eller Kontinentet. Paa Netto Charter sluttedes en September Baad til 9/3 U. K., men Bomuld i hele Ladninger eller Korn findes ikke fra Golfen. Fra Savannah kan derimod betinges 27/6 for rummelige Baade. For Kul sluttedes et Par Baade Baltimore/Vera Cruz til 1,35 Dollar og for Petroleum i Kasser betaltes fra Filadelfia 20½ Cents Hongkong, 22 Shanghai, 23 Tschifu og Taku (2 Lossehavne). Disse Rater viser altsaa en Nedgang. De kanadiske Træpladser er meget lidt aktive; 38/6 betaltes St. Lawrence U. K. eller Kontinentet, 32/6 fra St. Margarets Bay. For Baade i Maanedesfragt er Begæret minimalt.

La Plata Markedet er fast, og fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er sidst betalt 18/6 à 18/9 for „handy“ Tonnage pr. September/Oktobre. Maaske kan der betinges 3 d. mere for mindre Baade. Pr. November er Begæret mindre paa Basis af 18/3 à

18/6. Bahia Blanca har betalt 17/ (4,000 Tons Baad) pr. 1/20. Oktober.

Østersøen synes en Smule bedre, men det gaar rigtignok kun langsomt fremad. Der har været noget Begær fra Petersborg for Korn, hvorfor der betales 1/2¹/₄ London eller Rotterdam, 1/3 Amsterdam eller Weseren, hvilke Rater antagelig vil kunne gentages. For Pulpwood til Rotterdam noteres Hfl. 18 pr. 288 Kbf. og til Ghent Frcs. 30/31 pr. 216 Kbf. Props. Kronstadt har ikke meget at byde paa; der noteres 21/6 D/B. til London. I Windau og Riga ligger Markederne flove og Raterne er paa det nærmeste uforandrede fra forrige Uge. Libau har sluttet 9³/₄ d. til Havrebasis London eller Rotterdam, men Ladninger er knappe. Fra Königsberg noteres 1/1¹/₂ à 1/3 Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/4¹/₂ Antwerpen, og for Sleepers fra Danzig eller Memel noteres 5/6 til Grimsby, 7/3 Birkenhead. Træfragterne fra Botten viser endnu kun liden eller ingen Fremgang. Der er betalt 20/ D/B. Skutskär/Hull, 22/6 Uleåborg/Grimsby og der noteres 21/6 Sundsvall/West Hartlepool, 25/ pr. Favn Props Ny Karleby/West Hartlepool, 21/ à 22/ D/B. 1/4 Boards Narva/Grimsby, Frcs. 32 Shortprops Wiborg/Calais, Hfl. 11 à 11¹/₂ D/B. Sydfinland/Rotterdam, Frcs. 28/30 D/B. B. Sydfinland/Ghent eller Ostende. For Erts fra Luleå sluttedes et Par Baade til 4/10¹/₂ Englands Østkyst „free despatch“.

Kulfragterne er lavere til Middelhavet, men i andre Retninger paa det nærmeste uforandrede. Strejken i Marseille har fremkaldt en Stansning i Befragtningen hertil og til enkelte andre franske Havne i Middelhavet, hvilket uden Tvivl er Hovedgrunden til Raternes Falden. Fra Cardiff betales nu kun 4/6 à 4/7¹/₂ Genua, 5/9 Barcelona, 4/3 Neapel eller Livorno (800 Tons Losning), 3/6 Malta, 4/4¹/₂ Port Said, 4/6 à 4/7¹/₂ Aleksandria, 17/ Shanghai, 5/6 Las Palmas, 6/10¹/₂ à 7/ La Plata. Fra Østkysten tegner der til at blive flere Ordre til Østersøen og Markedet i den Retning har en bedre Tendens. Fra Firth of Forth sluttes der til 3/6 à 3/7¹/₂ Kronstadt, 3/9 Riga, 3/9 à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/3 à 4/9 mindre dansk Provinshavn, 4/4¹/₂ à 4/6 Kiel, 3/10¹/₂ à 4/ Neufahrwasser, 4/ Gefle eller Stockholm. Der har været sluttet en Del fra Tynen eller Blyth og der betales herfra 3/6 Kronstadt, 3/10¹/₂ à 4/ Stockholm, 4/6 Stettin, 3/9 Pillau (700 Tons Losning), 3/10¹/₂ Lübeck, 3/7¹/₂ à 3/10¹/₂ Kjøbenhavn, 4/3 à 4/6 Lissabon, 4/6 Genua, 5/3 Carthagera.

Fragtmarkedet for Sejlere viser sig nu noget fastere, navnlig fra tyske Østersøhavne, og tør man sikkert vente et ret godt Efteraar.

ab Stolpmünde er sluttet til Danmark, nordligst Aarhus, 4 Mark pr. Ton Rug, det er dog endnu noget smaat med Laster derfra.

ab Colberg er sluttet til Kjøbenhavn for Rapssæd til 3³/₄ Mark og til 4 Mark pr. Ton.

ab Stettin er sluttet 40 Pf. pr. Sæk Mel til Danmark og noteres Rug til Flensborg 3¹/₄ à 3¹/₂ Mark, til Königsberg 47¹/₂ à 50 Pf. pr. F. Cement.

ab Rostock er Markedet lige fast, nærmere fastere, og mulig vil der kunne opnaas 1/2 Mark mere pr. Ton i denne Maaned end i forrige Maaned.

ab Stralsund noteres 3¹/₂ à 4 Mark pr. Ton Rug til Danmark, Østkyst Slesvig Holsten.

ab Laurvig — Middlesbro, Bjælker 19/, Hartlepool Stav 20/, Ghent rundt Tømmer 26 à 27 Frcs., Aberdeen Granit 7/.

ab Kragerø — Boulogne 9 à 10 Frcs., Stettin 5 Mark pr. Ton Feldspat.

ab svenske Sundhavne — Königsberg 4 Mark, Rostock, Danzig 3¹/₂ Mark, Kristiania 3¹/₂ Kr., Helsingfors 4³/₄ Mark, Gøteborg 3 Kr., alt pr. Ton Lervarer.

ab Kjøbenhavn er sluttet til Østbornholm Byg 13 Øre, til Malmø Rug 9 Øre, Landskrona Solsikkekager 10 Øre.

ab Kastrup er sluttet til Horsens, Vejle Gødning 13 Øre.

ab Faxø — Sønderborg 16 Kr., Flensborg 14 à 15 Kr. pr. Kbfv. Kalksten.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt. C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn
Dragør	J. Schmidt, Dragør.
Faxe og Omegn. "	J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
Rødvig	J. P. Nielsen, Rødvig.
Støge og Nyord. "	N. P. Hansen, Nyord, Støge.
Vestsjælland....	H. Larsen, Vordingborg.
Lolland-Falster..	C. Andersen, Bandholm.
Bornholm	H. M. Kofoed, Rønne.
Midtøen	M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
Sydøen	Th. Nielsen, Svendborg.
Østøen	W. Iversen, Nyborg.
Langø	A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordøen	C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogensø.
Ærø	Joh. Albertsen, Marstal.
Syddøen	P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.
Midtjøen	S. Christensen, Aarhus.
Nordjøen	J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus	— N. Knudsen.
Assens.....	— J. Jørgensen.
Esbjerg	Sagfører J. Clausen.
Faaborg	— J. Amtoft.
Fredericia.....	— E. Thiellesen.
Frederikshavn..	— N. Petersen.
Horsens	Overretssagfører Schouenborg.
Kallundborg ...	Sagfører, cand. jur. Aage Schultz.
Kjøbenhavn....	Højesteretsagfører Ludvig Arntzen.
Kolding	Overretssagfører H. C. Bennetzen.
Marstal.....	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart.....	— Philip Hansen.
Nexø	— H. Mauritzen.
Nyborg.....	— Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	— Axel Tønnesen.
Odense	— E. Kiørboe og C. Knudsen.
Rønne.....	— Janus Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører F. Knudsen.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Et Skib ankommer til Bristol fra Udlandet, Mandskabet afmønstreres og Ladningen udlosses. Kaptajnen har Ordre til at lade Skibet bugseres til Cardiff og meddeler Avtoriteterne, at han ingen Lods ønsker til denne Tur langs Kysten. Det meddeles ham imidlertid, at der er Lodstvang og at han maa betale Lst. 2.16.3. Jeg mener, at Skibet var Kystfarer og ikke tvungen til at tage Lods. Har jeg Ret heri eller ikke?

Sv.: Under en Retssag er det fastslaaet, at et Skib fra en udenlandsk til en engelsk Havn, hvor det lossede, og hvorfra det gik i Ballast til en anden engelsk Havn, ikke da var i Kystfart. Dersom dette endnu er Lov og Ret — og der blev i 1895 henvist hertil under en anden Sag — synes det at være et Vidnesbyrd imod Forespørgerens Opfattelse. Loven om Lodstvang er imidlertid saa forvirret, at vi ikke kan udtale os afgørende om Spørgsmaalet.

(*Sh. Gaz.*)

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning finder Sted Tirsdag d. 13. Septbr. og følgende 10 Søgnedage. Der bortspilles 39,000 Gevinster og en Ekstrapræmie, ialt til Værdi 444,127 Kroner. I denne Trækning falder der Præmier foran og bagved alle Hovedgevinster, saaledes fordelte, at der kan vindes saa vel Hovedgevinst som Præmie paa samme Nummer. Det sidst udtrukne Nummer erhoder tillige Ekstrapræmien, 1500 Kr. Omtrent hvert tredje Lod erhoder Gevinst. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 4 amerikanske, 19 britiske, 1 chilensk, 2 danske, 1 hollandsk, 4 franske, 2 tyske, 2 italienske, 4 japanesiske, 1 norsk, 1 portugisisk, 1 russisk, 4 svenske, 1 tyrkisk, 1 uruguayisk, ialt 48. Dampskibe: 1 argentinsk, 1 belgisk, 16 britiske, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 tysk, 4 japanesiske, 3 norske, 1 uruguayisk, ialt 29. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 21, Kollision 5, Ild 1, sunkne 7, forladt 1, Kondemnation 11, forsvundne 2; for Dampskibene: Stranding 11, Kollision 7, Ild 1, sunkne 2, Kondemnation 7, forsvundet 1.

Antwerp City, Dpsk. af Hull, er ankommet til Delagoa Bay fra Kjøbenhavn. Skibet har været paa Grund og har mistet en Del af Dækslasten.

Nicolai, Skonnert, paa Rejse fra Boston til Odense med en Ladning Kul, har d. 28. August maattet returnere til Boston for at reparere. Skibet har været i Kollision med Dpsk. Solhedne og har faaet en Del oven Bords Skader.

Alma, Motorkvase, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Norge indkommet til Frederikshavn for Reparation. Lampen i Motoren eksploderede paa Rejsen, hvorved der udbrød Ild, der ødelagde Maskinrummet og en Del af Dækket.

Ida, Skonnert, er paa Rejsen fra Aarhus til Gefle med en Ladning gammelt Jærn indkommet til Oscarshavn for Reparation. Ved Ølands Nordspids sprang Skibet læk, og det maa nu losse og gaa i Dok i Oscarshavn.

Dunmore, 3-m. Skonnert af Kjøbenhavn, har den 30. August ved Cliff Creek været i Kollision med Dpsk. Histo-

rian af Calcutta. Dunmore, der har faaet Bongsprydet knækket, foruden anden oven Bords Skade, laa for Anker ved Cliff Creek, da Kollisionen fandt Sted.

„Portsmouth Times“

skriver d. 16. Juli 1904:

BELLEVILLE DAMPKEDLEN.

Skønt BELLEVILLE Dampkedlen er bleven skaanselløst kritiseret her til Lands, vedbliver de franske Marine-Avtoriteter at have Tiltro til den. Det er afgjort, at Dampkedlerne til det ny Panserskib „DEMOCRATIE“, der i en nær Fremtid vil blive færdig fra Værfterne i Brest, vil blive leverede af Firmaet BELLEVILLE, saavel som Kedlerne til „VERITE“, der for Tiden er under Bygning i Bordeaux. Hvert af disse Krigsskibe vil blive forsynet med 22 Kedler af tilsammen 18,000 HK. „Valget af denne Kedeltype“, skriver „The Yacht“, „er en Borgen for disse to Panserkolossers fremtidige Virkekraft“. Et Fortrin synes BELLEVILLE Kedlen at besidde fremfor alle andre Kedler med Vandrørssystem, nemlig besparende Brændselsforbrug. Den udvikler med mindre Brændselsforbrug en større Dampkraft end nogen anden til Skibsbygning anvendt Kedeltype.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 6. September.)
Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 2. Septbr. — Alabama, Gotsche, ank. hertil 26. Aug. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 27. August hertil. — Algarve, Borries, ankom til Cette 27. Aug. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Swansea 2. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 29. August. — Arkansas, Petersen, ankom til St. Petersburg 29. August; afg. forv. 6. Septbr, hertil. — Arno, Strubberg, afgik fra Helsingfors 6. Septbr. til Wasa. Axelhus, Skow, ankom her 4. Septbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til London 4. Septbr. — Beira, Lunge, ankom til Helsingfors 4. Septbr. — Christian IX., Müller, ankom til Danzig 5. Septbr. — Dagmar, Larsen, ank. til Valencia 3. Septbr., afgaar forv. 6. September til Genua. — Douro, Mortensen, afgik fra Gibraltar 31. August hertil. — Esbjerg, Søeberg, afgik herfra 5. Septbr. til Oxeløund. — Florida, Ørum, pass. Dunnet Head 26. Aug. for Baltimore. — Garonne, Kromann, ankom til La Rochelle 2. Septbr. — Georgios I., Sørensen, ankom til St. Petersburg 4. September. — Hekla, Hempel, afgik fra New York 27. August hertil. — Hellig Olav, Holst, pass. Fire Island 4. Septbr., forv. i New York 5. Septbr. — Hengest, Harder, ankom til Libau 5. Septbr. — Hjelms, Simonsen, ank. hertil 5. Septbr. — Island, Holm, afgik fra Christianssand 2. September til New York. — Jolantha, Christiansen, afgik herfra 5. Septbr. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom hertil 6. Septbr. — Kentucky, Staal, ankom til New York 27. Aug. — Kiew, Frisenette, ankom til Libau 1. Septbr. — Kursk, Gommessen, ankom til Havre 5. September. — Leopold II, Meyer, afgik fra Antwerpen 4. Septbr. til Cardiff. — Loire, Craignou, afgik herfra 2. Septbr. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ankom hertil 3. September. — Louisiana, Andresen, afgik fra Baltimore 1. Septbr. hertil via Christiania. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik herfra 5. September til Boston via Christiania. — Morsø, Jacobsen, afg. fra Newcastle 31. Aug., forv. i Oporto 5. Septbr. — Moskova, Meldahl, ank. til Antwerpen 6. Septbr. — Nicolaj II, Lissner, ank. til Boston 2. Septbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 2. Septbr. — Nordjylland, Kragh, pass. Holtenau 6. Septbr. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Wienecke, ank. hertil 1. Septbr. — Omsk, Jonsen, afg. fra Newcastle 1. Septbr. til Marseille. — Oscar II, Jespersen, afgik fra New York

31. August hertil via Christianssand. — Perm, Christensen, ankom hertil 5. Septbr. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 6. Septbr. — Riberhus, Larsen, ankom til Trondhjem 5. Septbr. — Rita, Schibbye, ank. hertil 4. Septbr. — Seine, Damp, ankom hertil 1. Septbr., afg. 6. Septbr. til St. Petersburg. — Texas, Andersen, ank. til Pensacola 27. August — Thyra, Fischer, ankom til Antwerpen 5. Septbr. — Tiber, Bech, ank. til Malaga 5. Septbr. — United States, Wulff, ank. hertil 28. August. — Valdemar, Johnsen, pass. Brunsbüttel 5. September for Hull. — Viking, Rasmussen, pass. Holtenau 6. Septbr for London. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ank. hertil 4. Septbr. — Bergensen ankom hertil 4. Septbr. — Ellen afgik fra Hernøsand 5. Septbr. til Umeå. — R. F. Berg afg. fra Pillau 6. Septbr. hertil. — Annie ank. hertil 4. Septbr. — Dovre ankom til Riga 5. Septbr. — Marie afgik fra Stettin 31. August til Manchester. — Vadsø afgik fra Swansea 3. Septbr. hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, ankom til Kotka 7. Septbr. — Frode, Tofte, afgik fra Kronstadt 6. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kramfors 3. September. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til South Shields 11. Aug. — Erik II, Schmidt, afgik fra Rouen 5. Septbr. — Knud II, Hansen, ankom til Kronstadt 30. August. — Skjold, Risø, afgik fra Stettin 6. Septbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Rotterdam 6. Septbr. — Ragnar, Holst, ankom til Yxpila 3. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Aarhus 3. Septbr. — Olaf, Mahncke, afg. fra Porkansaari 1. Septbr. — Svend II, Riher, afg. fra Archangel 25. Aug. — Harald, Hveysel, ank. til Honfleur 30. Aug.

Danmark. Thorvaldsen, Reese, ank. til Aarhus 3. Septbr. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Libau 2. Septbr. best. til Rotterdam. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Sunderland 3. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Schjødt, ankom til Kronstadt 26. Aug. — Helge, Olsen, afgik fra Torneå 3. Septbr. bestemt til Zaandam. — Rolf, Olsen, ankom til Trangsund 2. Septbr. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Kronstadt 2. Septbr.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Furugrund 6. Septbr. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Blyth 5. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Newcastle 3. Septbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra St. Petersburg 31. Aug., bestemt til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra St. Petersburg 29. August, bestemt til Rotterdam. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ank. til Sunderland 3. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Rotterdam 29. Aug. — Russ, Rasmussen, afg. fra Blyth 4. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Jørgensen, er afg. fra Rotterdam, bestemt til Kronstadt.

Heimdal. Anine, Leth, afgik fra Norrkøping 6. Septbr. — Kamma, Løffler, ank. til Riga 4. Septbr. — Helga, Risø ankom til Norrkøping 7. Septbr. — Martha, Christensen, ankom til Honfleur 4. September. — Elna, Rathje, ankom til Tyne 6. September. — Therese, Pedersen, afg. fra Tyne 3. Septbr. — Simone, Jørgensen, afg. fra Hernøsand 5. Septbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Rouen 6. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Hartlepool 2. Septbr. — Kronborg, Jeppesen, afg. fra Burntisland 2. Septbr. — Dana, Lambertsen, ank. til Vlaardingen 1. Septbr. — Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Cannes 5. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Ørkedalsøren 3. Septbr., best. til De Kanariske Øer. — Niobe, Mathisen, afgik fra Santander 3. Septbr., best. til Rotterdam. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Archangel 3. Septbr., best. til Newcastle. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Methil 3. Septbr. — Nordseen, Gram, afgik fra Reval 5. Septbr., best. til St. Petersburg. — Nexos, Basse, afgik fra South Shields 1. Septbr., ankom til Blyth 2. Septbr. — Nora, Jørgensen, afg. fra Methil 1. Septbr., ankom til Horsens 5. Septbr. — Napoli, Christensen, afg. fra Le Tréport 1. Septbr., ankom til Methil 4. Septbr. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Wasa 2. Septbr., ankom til Räfse 3. Septbr. — Alfa, Hansen, afg. fra Trangsund 3. Septbr., bestemt til Shoreham. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Bandholm 1. Septbr., ankom til Stettin 2. Septbr. — Cito, P. Cl. Nielsen, afgik fra Vilajoki 31. August, best. til Kings Lynn.

Dania. Mary, Larsen, ank. til Great Yarmouth 4. Septbr. — Dagny, Lorentzen, ankom til Ghent 6. Septbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Methil 31. August, ankom til Aarhus 3. Septbr. — Russia, Jespersen, afgik fra Riga 30. August, ankom til Delfzijl 4. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Helsingør 2. Septbr., ankom til Riga 5. Septbr. — Dania, Poulsen, afgik fra Antwerpen 26. August, bestemt til Rotterdam. — Normania, Erichsen, afg. fra Aarhus 31. August, ank. til Bandholm 1. Septbr. — Livonia, Skov, afgik fra Kiel 25. Aug., ankom til Riga 28. Aug.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Rotterdam 2. September. — Nordland, Petersen, afgik fra Terneuzen 5. Septbr. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 30. Aug. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 2. September. — Rusland, Møller, afgik fra Warkworth 6. September.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til London 27. August. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Malmø 3. Septbr. — Mars, Rasmussen, ankom til Methil 6. September.

Østersøen. Patria, Petersen, afgik fra Luleå 3. Septbr., bestemt til Emden. — Gratia, Andersen, afgik fra Riga 29. August, ankom til Dordrecht 3. Septbr.

Union. Frisia, H. Nielsen, afgik fra Riga 21. Aug., ank. til Rotterdam 27. Aug. — Gallia, N. L. Nielsen, afg. fra Newcastle 31. August, ank. til Aalborg 2. Septbr. — Britannia, Jensen, afgik fra Emden 1. Septbr., ankom til Hamburg 2. Septbr. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Kjøbenhavn 27. Aug., ankom til Riga 29. Aug.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Hamburg 5. Septbr., bestemt til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afgik fra Ørnskjöldsvik 5. Septbr., ankom til Sandvik 6. Septbr. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Kemi 28. Aug., ank. til Amsterdam 3. Septbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 3. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Kbhvn. 25. August. — Flynderborg, Larsen, ank. til Brake 5. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Rotterdam 4. Septbr. — Frederiksberg, Hansen, pass. Dungenes 4. September best. til Oran. — Jomsborg, Hansen, ankom til Barry 6. Septbr. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Mobile 17. August, best. til Rotterdam. — Rosenberg, Schultz, ank. til West Hartlepool 3. Septbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Ardrossan 2. Septbr. — Søborg, Fischer, afgik fra Manchester 30. August, bestemt til Quebec. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Rouen 2. Septbr., bestemt til Sunderland. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Ayr 26. August, best. til Savona.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Rouen 28. August. — Klampenborg, Jensen, ank. til Ghent 31. August. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Kemi 6. Septbr., best. til Wyborg. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Zaandam 4. Septbr. — Skodsborg, Schultz, ank. til Uleåborg 5. Septbr. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 3. Septbr. — Ulfsborg, Eriksen, afg. fra Lovisa 4. Septbr., bestemt til Calais. — Vordingborg, Petersen, ankom til Glasgow 3. September.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afgik fra Hull 31. Aug., bestemt til Kronstadt. — Kallundborg, Lund, ankom til Calais 4. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Frederikshavn 5. Septbr. best. til Ghent. — Helene, Petersen, afgik fra Kronstadt 4. Septbr., ankom til St. Petersburg 5. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Neufahrwasser 5. Septbr. — Agnete, Sørensen, ankom til Korsør 2. Septbr. — Hermia, Farup, afgik fra Grangemouth 3. Septbr. best. til Kiel. — Ajax, Brorson, ankom til Kiel 4. September. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 3. Septbr., bestemt til Methil. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Grangemouth 2. September, best. til Kiel. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 4. Septbr., best. til Newcastle.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ank. til Marseille 3. Septbr. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Bangkok 29. August. — Siam, Jensen, afg. fra Colombo 30. Aug. — Anamba, Cortsen, afgik fra Bangkok 2. Septbr. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Buenos Aires 31. August.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Habana 3. September. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 2. Septbr. — St. Thomas, Prahl, afgik fra Antwerpen 6. Septbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. til Portsmouth 4. September. — Erindring, Hansen, ankom til Methil 5. Septbr. — Energi, Nielsen, ank. til Åbo 2. Septbr.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Tyne 2. Septbr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Kotka 1. Septbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Kbhvn. 4. Septbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Kbhvn. 3. Septbr. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 5. Septbr. — Hans Tausen, Klaborg, afgik fra Blyth 3. Septbr. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Repola 6. Septbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Calais 31. August. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Rotterdam 6. Septbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Repola 31. August. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Vejle 5. Septbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Repola 5. Septbr., best. til Calais. — London, Bom, afg. fra Methil 2. Septbr., best. til Kronstadt. — Paris, Krogh, ank. til Frederikshavn 29. Aug. — Bryssel, Tholander, ank. til St. Petersborg 6. September.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Uleåborg 2. Septbr. — Wien, Brink, afgik fra Haukipudas 4. Septbr., best. til Rotterdam.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ankom til Havre 4. Septbr. — Clara, Jensen, ankom til Ghent 31. August. — Kai, Bønnelycke, afgik fra Husum 27. August, bestemt til Alger. — Svend, Kurtzhals, ankom til Methil 3. September. — Erik, Steen, ankom til Neufahrwasser 5. September. — Axel, Damm, ank. til Råfsø 4. September. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Malaga 1. Septbr., best. til Hamburg.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Prinsesse Marie, Clausen, afgik fra Hamburg 31. August til Guaymas. — Mærdor, Mørck, ank. til Falmouth 1. Septbr. fra Rio Grande. — Nancy, Pedersen, afgik fra Frey Bentos 31. Juli til Falmouth. — Embla, Jepsen, ank. til Savanilla 24. August fra Cardiff. — Hans, Jensen, ankom til Montevideo 31. August fra Cardiff. — Aagot, Nørby, præj. 8. August paa 2° S. 32° W. fra Santos til Falmouth. — Thora, Thomsen, ankom til Gøteborg 5. Septbr. fra London. — Sophie, Svarrer, afgik fra Cadiz 3. Septbr. til Rio Grande. — Dorane, Sigurdson, afgik fra Hamburg 4. Septbr. til Rio Janeiro. — Amete, Nielsen, ankom til Buchie 3. Septbr. fra Hernøsand.

Fanø, Sønderho. Merida, Jørgensen, afgik 4. August fra Montevideo til Antwerpen.

Svendborg. Yrsa, Hansen, ank. til Newhaven 29. Aug. — Erik, Hoffmann, ank. til London 29. Aug. — Zenitha, Jensen, ank. til Bridgewater 30. August. — Skjold, Larsen, ankom til Calmar 30. August. — Hertha, Brandt, ankom til St. Petersborg 30. August. — Rossing, Larsen, ankom til St. Petersborg 30. August. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Kronstadt 30. August. — Maagen, Jensen, ank. til Exeter 30. August. — Ludvig, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 30. August. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Wasa 31. August. — Solon, Rasch, ankom til Oscarshamn 31. August. — Psyche, Nielsen, ankom til Alloo 1. Septbr. — Christian, Jørgensen, ankom til Kjøbenhavn 31. August. — Emanuel, Bentzen, ankom til Genua 1. Septbr. — Garibaldi ankom til Archangel 31. August. — Immanuel, Jensen, ankom til Stockholm 31. August. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Höganäs 2. Septbr. — Slesvig, Hansen, ankom til Brevik 2. Septbr. — Fønix, Hansen, ankom til Antwerpen 3. Septbr. — Urda, Mikkelsen, ankom til Drøbak 3. Septbr. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Luleå 4. Septbr. — Roma, Jensen, ankom til Nykjøbing 5. Septbr. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til Kjøge 5. Septbr. — Samson, Hansen, ankom til Uleåborg 5. Septbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Råfsø 4. Septbr. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Höganäs 5. Septbr.

Ærø. Ægir, Eschen, ankom 29. August til Nicolaistad. — Enigheden, Friis, ankom 27. August til Pillau. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 29. Aug. til Bordeaux. — Hebe, Clausen, ankom til 29. Aug. til Leith. — Dabora, Rasmussen, ankom 30. August til Normaling. — Harris, Thorsteinson, ankom 29. August til Sundsvall. — Argo, Clausen, ankom 29. August til Maracaibo. — Gertrud, Jørgensen, ankom 31. August til Kotka. — Alf, Rasmussen, ankom 27. August til Abbeville. — Venus, Madsen, afgik 26. Aug. fra St. Petersborg til Rudkjøbing. — Carl, Lindegaard, afgik 20. August fra St. Johns til Fogo. — Habib Rasmussen, ank. 31. Aug. til Paimpol — Clara, Hermansen, afgik 31. August fra Fogo (New Foundland) til Figueira. — Peter, Olsen, ankom 31. August til Aberdeen. — Dania, Hansen, ankom 1. Septbr. til Jersey. — Ellen, Lauritsen, ankom 31. August til Havre. — Vera, Hansen, ankom 31. August til Cadix. — Eden, Petersen, ankom 31. August til Littlehampton. — Veritas, Staugaard, ankom 26. August til Cassablanca. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 1. Septbr. til Wasa. — Hjemmet, Rasmussen, afg. 31. August fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Freya, Nielsen, sejlfærdig 25. August i Archangel, bestemt til Belfast. — Carl, Johansen, ankom 1. Septbr. til Kjøbenhavn. — Eos, Christensen, afgik 31. August fra Kalmar til Nederkalix. — Concordia, Madsen, ankom 2. Septbr. til Aberdeen. — Kiana, Christensen, er ankommen til Mostymren. — De tre Søskende, Rasmussen, ankom 1. Septbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Adele, Rasmussen, ankom 2. Septbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Paket, Friis, afg. 2. Septbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Nathalie, Wilhjelm, ankom 31. August paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Uleåborg til Jersey. — Saga, Jensen, ankom 3. Septbr. til Torneå. — Expres, Boye, ank. 4. Septbr. til Warnemünde. — Vega, Rasmussen, ankom 4. Septbr. til Cherbourg. — Hildur, Andersen, ank.

5. Septbr. til Aberdeen. — Laura, Jensen, er 21. August afgaaet fra St. John til Harbor-Breton (New Foundland). — Nielsine, Christensen, ankom 3. Septbr. til Rostock. — Christian, Eschen, ankom 3. Septbr. til Kjøbenhavn. — Carl, Johansen, afg. 2. Septbr. fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Juliane, Petersen ankom 3. Septbr. til Kjøbenhavn. — Skjold, Nielsen, ankom 5. Septbr. til Kjøbenhavn. — Frederikke, Clausen, ankom 5. Septbr. til Halmstad. — Agnes, Christensen, ankom 4. Septbr. til Langesund. — Søstrene, Christensen, ankom 5. Septbr. til Falmouth. — M. Hay, Petersen, ankom 5. Septbr. til Bridgeness.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Smaalands-Farvandet. Falster N.-Kyst. Orehoved. Ø. for Orehoved Havn tændes den 12te September 1904 for Dampfærgerne to hvide, faste Ledefyr. Bagfyret staar paa 54' 57" N. Br. 11° 51' 5" Ø. Lgd., Forfyret tæt ved Kysten 173 Alen N. 46° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 40 og 30 Fod. Hvide, 25 og 17 Fod høje Fyrvæle. Fyrene lyser kraftigt i Fyrinljens Retning. Holdt overet i S. 46° V. og N. 46° Ø. leder de fra Masnedø Havn Ø. om Vedby-Hage.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Hanöbukten. Ronneby. Ved det V.-lige Farvand til Ronneby fra Seen til Gjøholm Fyr er følgende Fyr tændt og forandret saaledes:

Gäsfeten Fyr viser Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. Lyset er grønt fra S. 64° Ø. til S., hvidt fra S. til S. 47° V. og rødt fra S. 47° V. gennem V. og N. til N. 19° Ø. Flammens Højde: 28 Fod. Lysævnen: 9 1/2, 6 1/2 og 5 Kml. Hvidt Fyrtaarn. 56° 7' 20" N. Br. 15° 13' 40" Ø. Lgd.

Saxemara ydre, hvide, faste Fyr paa V.-Siden af Busse-skar. Flammens Højde: 10 Fod. Lysævnen: 9 Kml. Rødt Fyrhus med hvid Gavl. 56° 9' 15" N. Br. 15° 14' 20" Ø. Lgd.

Saxemara indre, hvide Fyr med To-Formærkelser hver 10 S. paa Bossklimp. Flammens Højde: 34 Fod. Lysævnen: 9 Kml. Rødt Taarn med hvid Gavl med to røde Striber. 56° 9' 55" N. Br. 15° 14' 40" Ø. Lgd.

Holdt overet i S. 17 1/2° V. og N. 17 1/2° Ø. leder disse to Fyr forbi Gäsfeten til tværs af Ekö.

Svanviks ydre, røde, faste Fyr paa SÖ.-Delen af Funkö. Flammens Højde: 10 Fod. Lysævnen: 4 Kml. Rødt Fyrhus med hvid Gavl. 56° 9' 30" N. Br. 15° 14' 58" Ø. Lgd.

Svanviks indre, faste, røde Fyr paa NV.-Siden af Harö. Flammens Højde: 28 Fod. Lysævnen: 4 Kml. 56° 9' 45" N. Br. 15° 15' 12" Ø. Lgd.

Holdt overet i S. 28° V. og N. 28° Ø. leder disse to Fyr fra tværs af Ekö til Dunsö Nabb.

Ved Dunsö Nabb en Lystønde, der viser grønt, fast Lys. Lysævnen: 3 Kml. 56° 9' 7" N. Br. 15° 14' 40" Ø. Lgd.

Yttre Stekö Fyr er forandret og viser nu hvidt, fast Lys fra S. 64° V. til S. 68° V., grønt, fast Lys S. for, og rødt, fast Lys N. for denne Vinkel. Flammens Højde: 8 Fod. Lysævnen: 6 1/2, 4 og 3 1/2 Kml. Rødt Fyrhus med hvid Gavl med rød Stribe. 56° 9' 37" N. Br. 15° 16' 15" Ø. Lgd.

Aspan Fyr er formærket fra c. N. 81° V. mod N. Sandviken Fyr viser nu rødt Fyr med Formærkelser fra S. 35° V. til S. 40° V.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Tyskland. Darsser-Ort. Man skal holde godt fri af Tønden „Darsser-Ort O.“. Linjen mellem den og Tønden „Prerow S.“ gaar over 21 Fod Vand og kun 1 Kbl. uden for 18 Fods Grænsen paa Darsser-Ort Rev. Med 19 Fods Dybgaaende skal man gaa mindst 3 Kbl. uden om Tønderne „Prerow N. 1“ og „Prerow N. 2“.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Askimsfjorden. I Askimsfjorden er følgende Grunde fundet: En 10 Fods Grund paa 57° 34' 48" N. Br. 11° 50' 20" Ø. Lgd., en 17 Fods Grund paa 57° 35' 18" N. Br. 11° 53' 10" Ø. Lgd. og en 17 Fods Grund paa 57° 36' 2" N. Br. 11° 53' 4" Ø. Lgd.

Norge. Kristianiafjorden. I Østre Sandholmløbet, Hvaler, V. for Nordre Sandø, er fundet en 9 Fods Bo S. for Viking-

grunden. Den sorte og hvide Stage paa denne er derfor flyttet til Grundens N.-Kant og malet sort.

En 19 Fods Bo er funden i Farvandet S. for Vallø, omtrent midt imellem Pølsa og Kjelleholmen, 2 Kbl. NØ. for Nordre Aarø.

Hvalør. Paa Nordre Sandø Ø.-Side er følgende Boer fundet: En 15 Fods Bo, 2½ Kbl. NØ. ½ Ø. for Romgrunden. En 9 Fods Bo 1¼ Kbl. og en 12 Fods Bo 3 Kbl. SV. ¼ S. for Romgrunden. En 6 Fods Bo 1½ Kbl. Ø. t. N. ½ N. fra Agnilholmen NØ.-Pynt. En 11 Fods Bo 1 Kbl. SØ. t. S. fra Agnilholmen S.-Pynt. En 10 Fods Bo ½ Kbl. S. ½ Ø. fra Boen med Stage i Sundet mellem Hvalholmen og Bratskjær. En 10 Fods Bo 7 Kbl. NØ. ½ Ø. fra Børholmen Fyrlampe. En 14 Fods Bo 1½ Kbl. NV. t. V. for Rødskjær NV.-Pynt. En 7 Fods Bo 1 Kbl. N. t. Ø. for den lille Holm ved Magøhavn Ankerplads.

Tønsberg. Bolærerne. Ved Bolærerne er følgende Boer fundet: En 18 Fods Bo 3½ Kbl. og en 18 Fods Bo 4 Kbl. SV. ¾ S. fra den N.-lige Teineboe. En 12 Fods Bo ¾ Kbl. S. t. V. ¾ V., en 19 Fods Bo 4 Kbl. SV. ½ V., tre Boer med 15, 14 og 9 Fod 2¾, 3¾ og 4½ Kbl. SØ. ½ S. og en 7 Fods Bo 4½ Kbl. S. t. Ø. fra Vestre Bolæren. En 6 Fods Bo ¾ Kbl. Ø. t. S. for Sviveskallen N.-Pynt. En 6 Fods Bo ½ Kbl. S. og en 11 Fods Bo ½ Kbl. S. t. V. fra Østre Bolæren SV.-Pynt. En 6 Fods Bo 1 Kbl. SSØ. og en 12 Fods Bo 2 Kbl. S. t. Ø. ¼ Ø. fra Østre Bolæren SØ.-Pynt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 15de September 1904 og forandres følgende Fyrlamper:

Stureholmen, Hjeltefjord, viser hvidt Fyr med Formærkelser fra N. 17° V., fri Ø. om Odnæsflu, gennem N. og Ø. til S. 17° Ø., fri Ø. om Blomø. Flammens Højde: 35 Fod. Lysævn: 7 Kml. 60° 36' 40" N. Br. 4° 52' 15" Ø. Lgd.

Hovden, Bueland, viser Fyr med Formærkelser. Lyset er rødt fra N. 27° Ø., fri Ø. om Langø til S. 51° Ø., fri S. om Bjørneboerne, hvidt derfra til S. 1° V., fri Ø. om Sængeskjærene, rødt derfra til S. 66° V. Flammens Højde: 37 Fod. 61° 16' 55" N. Br. 4° 39' 0" Ø. Lgd.

Gyrinæs, Bueland, viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra N. 88° V., fri N. om Buestenene, til N. 75° V., fri S. om Remmane, rødt derfra til N. 15° V., fri Ø. om Remmane og Haastengrund, hvidt derfra til N. 4° Ø., fri V. om Haastenen, grønt derfra til N. 30° Ø., fri Ø. om Haastenen, hvidt derfra til N. 39° Ø., fri V. om Storefluerne, rødt derfra til N. 43° Ø., fri Ø. om Storefluerne, hvidt derfra til N. 48° Ø., fri N. om Heljaneve og Grimskallen. Flammens Højde: 68 Fod. 61° 18' 0" N. Br. 4° 38' 20" Ø. Lgd.

Kalvaag viser Fyr med Formærkelser. Lyset er rødt fra S. 9° Ø., fri Ø. om Revet (Mekkevigflu) ved Hovden, til S. 50° Ø., fri N. om Vingene og N. om Storfluene og øvrige Grunde paa S.-Siden af Indløbet, hvidt derfra til S. 60° Ø., fri S. om Grundene paa N.-Siden af Indløbet, grønt derfra til S. 71° Ø. Flammens Højde: 24 Fod. 61° 46' 10" N. Br. 5° 53' 35" Ø. Lgd.

Minnet, Frøen, Nordfjord, viser Fyr med Formærkelser. Lyset er grønt fra N. 53° V., over Skærene ved Mulen, til N. 74° V., fri S. om Fladskjærene, hvidt derfra til N. 89° V., fri N. om Hamrene. I denne Vinkel ligger Haaskallerne med 11 à 12 Fv., der angives at bryde i svær Sø; man bør da holde nær Vinklens S.-Kant. Rødt derfra til S. 5° V., Haas og de andre høje Øer borttager delvis Lyset i denne Vinkel, hvidt derfra til S. 3° V., fri V. om Gaasøboen, grønt derfra til S. 1° Ø. Flammens Højde: 68 Fod. 61° 46' 20" N. Br. 4° 50' 45" Ø. Lgd.

Kvanhovden Fyrlampe forandres saaledes: Lyset er hvidt, fast fra N. 40° Ø., klos N. om Hovden, til N. 11° Ø., grønt, fast derfra til N. 3° Ø., fri V. om Gaasøboen, hvidt, fast derfra til N., fri Ø. om Lille Gaasø, rødt, fast derfra til N. 18° V., fri V. om Kollen ved Mulen og V. om Haaskallerne uden for Bremangerpollen, hvidt, hurtigblinkende derfra til N. 72° V., fri S. om Frøiskjærene og S. om Nordre Grundskallen, hvidt, fast derfra til S. 82° V., fri N. om Aralden, Sendingskjærene og Søndre Grundskallen, rødt, fast derfra til S. 25° V., hvidt, fast derfra til S. 9° V.

Hjertøtangen ved Molde viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 76° Ø., fri S. om Faarø og Haakonflu, gennem S. til S. 1° V., fri Ø. om Fæø i Tresfjord, rødt derfra til S. 9° V., fri Ø. om Vaarpenæs ved Vestnæs, grønt derfra til S. 56° V., fri N. om Balungnæs, hvidt derfra til S. 60° V., fri S. om Tomla, rødt derfra til S. 72° V., fri N. om Tauterø, hvidt derfra til N. 43° V., fri V. om Mekgrund, grønt derfra til N. 12° Ø., fri V. om Bjørsetholmen. Flammens Højde: 28 Fod. 62° 42' 40" N. Br. 7° 25' Ø. Lgd.

Molde Havnefyr paa Reknæsnynten viser Fyr med Formærkelser. Lyset er grønt fra N. 66° Ø. til N. 83° Ø., fri S. om Aasøholmen, hvidt derfra til N. 81° Ø., fri N. om Vestre Gulaugflue (Gulaugskallen), rødt derfra gennem Ø. og S. til S. 53° V., fri N. om Bjørsetholmen, hvidt derfra til S. 65° V. fri S. om Mekgrund, i denne hvide Lysvinkels N.-lige Del ligger S. for Mekgrunden en 3½ Fv. Bo, grønt derfra til S.

70° V., fri N. om Mekgrund, hvidt derfra til S. 81° Ø., fri S. om Resbjøra og Julnæsset. Flammens Højde: 26 Fod. 62° 43' 55" N. Br. 7° 9' 35" Ø. Lgd.

Brændetid for disse Fyrlamper: 20de Juli—15de Maj.

Omsundholmen, Smølen, viser fast Fyr. Lyset er rødt fra S. 33° V., fri V. om Kariskjærdragene, til S. 50° V., midt imellem Omsundflu og Esmanflu, grønt derfra til S. 74° V., fri N. om Lyngvær, rødt derfra til S. 81° V., fri S. om Tuskjærtarren, derfra formørket til N. 4° Ø., fri Ø. om Landvindskjærene, rødt derfra til N. 20° Ø. Flammens Højde: 17 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 16' 55" N. Br. 7° 48' 5" Ø. Lgd.

Porkholmen, Smølen, viser rødt Fyr med Formærkelser fra S. 24° V., fri Ø. om Landvindskjærene, gennem S. og Ø. til N. Flammens Højde: 11 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 17' 20" N. Br. 7° 48' 15" Ø. Lgd.

Lyngvær Fyrlampe viser uforandret hvidt Lys i Indløbet mellem Revtaren og Stenboen.

Reine Fyr er forandret. Lyset er hvidt fra N. 75° Ø., fri S. om Einsteinflu og Kortskaalen, til N. 89° Ø., fri N. om Langskjær, rødt derfra over Langskjær til S. 16° Ø., hvidt derfra til S. 5° Ø., fri Ø. om Lamholmen, grønt derfra over Lamholmen og Purka til S. 24° V., fri Ø. om Skærene uden for Dybfjorden, rødt derfra til N. 70° V., fri N. om Fiske-skjær, hvidt derfra til N. 36° V.

Ure Fyrlampe viser nu grønt Lys over Bremholmen fra S. 21° Ø. til S. 49° Ø., iøvrigt uforandret.

Drognestet Fyrlampe. Lysgrænsen fri Ø. om Jørgen-fjordflæsene er flyttet til N. 12° Ø., saa den tillige gaar fri Ø. om Sørfua, og Lysgrænsen fri S. om Klubba er flyttet til N. 85° Ø., saa den tillige gaar fri S. om Øiboen. Forøvrigt uforandret.

Skarsvaag Fyrlampe, Finmarken, der i Januar Maaned nedblæste, er genopført og tændt.

Stagerue paa Boen Ø. for Færøkalven, i det S.-lige Indløb til Farsund, samt paa Oksefluene og Kværneboen i Sognesjøen er permanent inddrægt.

Aalesund N. Valderøssund. I Valderøssund, c. 2 Kml. N. for Aalesund, er funden en 2 Fv. Bo ¾ Kbl. V. t. N. for Kjøholmen S.-Pynt. Paa 5, 4 og 3 Fv. Boerne lige V. for Kjøholmen er fundet henholdsvis 27, 22 og 15 Fod. Med over 20 Fods Dybgaende bør man derfor benytte Farvandet mellem Oksebaasen og Kjøholmen, da det er renere.

Tyskland. Vortrapptief. Galeasen „Rapid“ er sunken i Vortrapptief. Tæt NV. for Vraget ligger en Vragvager med V.-lig Topbetegnelse. 54° 39' 36" N. Br. 8° 16' 0" Ø. Lgd.

Weser. I Unter Weser er mellem Kleinensiel og Dedesdorf udlagt to Telegrafkabler. De er afmærket med Baaker, der for det S.-lige staar paa Kysterne, for det N.-lige paa Dedesdorfer Plate. Ankring i Nærheden er forbudt.

Holland. Doekegat og Ems. Paa Grund af at Robben-plaat er tiltagen, er den røde Vager DC i Doekegat flyttet til 53° 25' 54" N. Br. 6° 55' 55" Ø. Lgd. i 22 Fod Vand, og den rød og sort lodret stribede Baaketønde med Kors „Ems-hörn S.“ til 53° 26' 9" N. Br. 6° 55' 52" Ø. Lgd. i 29 Fod Vand.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur. I September 1904 tændes fire røde Fyr med En-Formærkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S., paa de nye Duc d'Alber paa N.-Siden af Scheur. Tre af Duc d'Alberne, der alle har afkortet Kegle paa Toppen, staar ovenfor og een nedenfor Maassluis Havn.

Zeegat van Zieriksee. Veregat og Zandkreek. Lystønde Nr. 1 i Veregat ligger paa 51° 35' 52" N. Br. 3° 36' 56" Ø. Lgd. og Lystønde Nr. 20 i Zandkreek paa 51° 33' 4" N. Br. 3° 54' 54" Ø. Lgd.

Roompot og Schaar van Vuilbaard. I Roompot er Stump-tønde Nr. 9 flyttet til 51° 36' 36" N.-Br. 3° 44' 14" Ø. Lgd., Stump-tønde Nr. 10 til 51° 37' 26" N. Br. 3° 46' 21" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 8 til 51° 38' 16" N. Br. 3° 50' 41" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 9 med Ballon til 51° 37' 54" N. Br. 3° 51' 32" Ø. Lgd.

I Schaar van Vuilbaard er Stump-tønde Nr. 1 flyttet til 51° 36' 58" N. Br. 3° 49' 4" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Saint Vaast. La Hougue. La Hougue hvide, faste Fyr er ombyttet med et Fyr af samme Art uden stadig Vagt. Flammens Højde: 34 Fod. Lysævn: 7½ Kml.

Sept Iles. Sept Iles Fyr er slukket og et midlertidigt hvidt Fyr tændt. Det viser hver 25 S. Tre-Blink, Blink 1½ S., Mørke 3½ S., Blink 1½ S., Mørke 3½ S., Blink 1½ S., Mørke 13½ S. Det er formørket fra S. 34° V. gennem S. til S. 3° Ø.

Det nye hvide Fyr med Tre-Blink kan brænde til Forsøg.

England V.-Kyst. Anglesea. Pen y Chwarel. Paa Anglesea N.-Kyst, ved Landsbyen Pen y Chwarel, er bygget en Pier. Paa dens Yderende er tændt to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, 5¼ Kbl. N. 16° V. fra Tros y Marian Mølle og i N. 70° Ø. fra St. Michaels Kirke Llanfihangel. Herfra gaar Pieren i S. 20° V. til Kysten. 53° 19' N. Br. 4° 5' 16" V. Lgd.

Beumaris Bay. River Conway. Den hvide og røde vandret sribede Tønde ved Indløbet til River Conway er flyttet 7 Kbl. S. 60° V. hen til Indløbet til det S.-lige Løb og ligger nu i 18 Fod Vand, 1/4 Kml. N. 23° V. fra Dwygyfichi Kirke og i S. 89° V. fra det gamle Taarn. 53° 18', N. Br. 3° 55' V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Firth of Lorne. Isles of the Sea. Et hvidt Blinkfy, der hver 6 S. viser Et-Blink, er tændt paa SV.-Pynten af Eileach an Naomh. Flammens Højde: 67 Fod. Fra N. 35° Ø. til N. 60° Ø. skjules Fyret af Land. Lille, rødt Fyrtaarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 56° 13' 0" N. Br. 5° 49' 0" V. Lgd.

Loch Linnhe. Appin Point og Culchenna Spit. Sgeir Buidhe. Paa Sgeir Buidhe, paa den Del som falder tør, er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys, undtagen fra N. 4° Ø. til N. 40° Ø. over Shuna Island, hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 23 Fod. Fyret vises fra en rød Baake, 3/4 Kbl. N. 65° V. fra N.-Pynten ved Port Appin Bay. Der er ikke Vagt ved Fyret. 56° 33' 40" N. Br. 5° 24' 32" V. Lgd.

Den røde Spidstønde ved Appin Rock, 11 Kbl. SSV. for ovennævnte Pynt, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 S.

Den røde Spidstønde ved Culchenna Spit ved Indløbet til Loch Linnhe, 2 Kml. S. 18° V. fra Corran Fyr, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 S. 56° 43' N. Br. 5° 14' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Trompeloup. Vraget af „Ville de Nantes“, som laa sunken 4 Kbl. NØ. for Trompeloup Lazaret, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddragen.

Spanien NV.-Kyst. Ria de Muros. Cabo Reburdino. Paa Cabo Reburdino er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 12° V. gennem N., Ø. og S. til S. 17° V. Flammens Højde: 58 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Hvidt, rundt, c. 30 Fod højt Fyrtaarn.

Ria de Corcubion. En Spidstønde er udlagt i det N.-lige Indløb til Ria de Corcubion, 4 1/2 Kbl. N. 17° Ø. fra Lobeira Grande N.-Pynt.

Azorerne. San Miguel S.-Kyst. Porto dos Carneiros. Den 14de September 1904 tændes ved Porto dos Carneiros et grønt, fast Fyr, der lyser over 90° fra Pynt Galera. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Fyrpæl ved et hvidt Fyrhus.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Anticosti Ø. Et Fyrskib er udlagt 8 Kml. S. 76° Ø. fra Heath Point, 8 Kml. S. 51° Ø. fra East Cape og 12 3/4 Kml. S. 86° Ø. fra Cormorant Point. Det viser to elektriske, hvide Fyr med En-Formærkelser hver 1/4 Minut, Lys 10 S., Mørke 5 S., et fra hver Mast. Flammens Højde: 58 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Naar de elektriske Apparater er i Uorden, vises samme Fyr, men af mindre Lysævne. Skroget er rødt, mærket „Anticosti“ og „Nr. 15“ paa begge Sider, og har to Master.

Taagesignal gives med en Diaphone, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 4 1/2 S. Varighed. Kommer denne i Uorden, gives samme Signal med en Fløjte. Kommer ogsaa denne i Uorden, kimes paa en Klokke.

Beliggenhed: 49° 3' 0" N. Br. 61° 30' 30" V. Lgd.

Newfoundland N.-Kyst. Notre Dame Bay. Great Dernier Island. Det hvide, faste Fyr paa Great Denier Island er forandret til et grønt, fast Fyr, der vises fra en 15 Fod høj Baake. 49° 31' 45" N. Br. 55° 32' 30" V. Lgd.

Nippers Harbor Island. Det hvide, faste Fyr paa Nippers Harbor Island er forandret til et rødt, fast Fyr. 49° 46' 55" N. Br. 55° 49' 50" V. Lgd.

Long Island. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa S.-Enden af Long Island. Flammens Højde: 100 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt, rundt, 32 Fod højt Taarn ved et hvidt Beboelseshus. 49° 36' N. Br. 55° 35' V. Lgd.

Newfoundland S.-Kyst. Placentia Bay. Iron Island. Burin Indløb. Paa Iron Island gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 S. Klokken er anbragt i et hvidt, firkantet Trætaarn. 47° 2' 40" N. Br. 55° 6' 50" V. Lgd.

St. Pierre. Bonnière Shoal. Paa Bonnière Shoal er Dybden kun 4 Fv.

Førene Stater i Nord-Amerika. Connecticut. New London Harbor. Black Ledge SØ. Fra Black Ledge strækker en Grund med 14 à 18 Fod Vand sig 1/2 Kml. S. Ø. ud fra Baaken paa Black Ledge med c. 1 Kbl. Bredde, hvor Kortet angiver 4 3/4, à 5 Fv. Paa Grunden er der et Sted med 9 Fod 3 Kbl. S. 45° Ø. fra Baaken. Grunden ligger i Løbet fra Fishers Island Sound V. efter.

Grunden SØ. for Black Ledge er afmærket med en rød Spidstønde Nr. 2, som ligger i 29 Fod Vand, fra North Dumpling Fyr i N. 71° V. og fra Race Rock Fyr i N. 14° V.

Den røde Spidstønde Nr. 2 South West Point og Black Ledge har nu Nr. 4 og er flyttet. Den ligger i 29 Fod Vand fra North Dumpling Fyr i N. 70° V. og fra Ball Rock Fyr i N. 17° V.

Delavare Bay. Elbow of Ledge. En hvid Is-Tønde er midlertidig udlagt i 23 Fod Vand, c. 240 Alen Ø. for Elbow of Ledge Lystønde Nr. 14, fra Egg Island Fyr i N. 89° V. og fra Fourteen Foot Bank Fyr i N. 24° V.

Virginia. James River. Goose Hill Channel. Goose Hill Channel Entrance røde Spidstønde, mærket „G. H.“, er i 18 Fod Vand udlagt ved den nedre Ende af den gravede Rende over Goose Hill Flats, fra Lower Point i N. 87° Ø. og fra Goose Hill Channel forreste Ledefyr i N. 52° Ø. Lower Point Shoal røde Spirtønde Nr. 4 1/2 er flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand ved 10 Fods Grunden ud for Lower Point, fra Jamestown Island Ø.-Ende i S. 15° V. og fra Goose Hill Channel forreste Ledefyr i N. 49° Ø., den har nu intet Nummer. Goose Hill Middle Ground Lower sorte Spirtønde Nr. 19 og Goose Hill Middle Ground Upper sorte Spirtønde har nu intet Nummer. Goose Hill Channel Upper Entrance Spidstønde Nr. 6 hedder nu Lower Point Shoal Tønde. Den er flyttet og ligger i 18 Fod Vand ved den øvre Ende af den gravede Rende over Goose Hill Flats fra Jamestown Island Ø.-Ende i S. 18° V., og fra Goose Hill Channel forreste Ledefyr i N. 54° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Santa Venere. I Santa Venere Havn er der nu atter 24 Fod Vand.

Sicilien N.-Kyst. Milazzo. Ved Indløbet til Milazzo foretages Uddybning. Uddybningsmaskinen viser om Natten en hvid Lanterne og ligger ikke i Vejen for Besejling af Havnen.

Brindisi. Ved Indløbet til Brindisi ligger et Vrag sunket i 7 Fv. Vand, 3 Kbl. S. 50° Ø. fra Fyret paa Punta Riso, og i N. 47° Ø. fra Fyret paa Yderenden af Dæmningen S. for Castello a Mare.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Porer. Porer Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser, Lys 3 S., Mørke 1 S., iøvrigt uforandret. 44° 46' N. Br. 13° 54' Ø. Lgd.

Quarnerolo. Arbe. Kap Fronte. Fyret paa Kap Fronte lyser fra S. 42° Ø. gennem S., V. og N. til N. 9° Ø. 44° 47' N. Br. 14° 39' Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Don. I Don Munding er paa Baakerne paa Øen SØ. for Øen Pereboini tændt 2 elektriske hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 54 og 21 Fod. Fyr-linien gaar i N. 89° Ø. og S. 89° V. og leder midt i den anden Del af Jegurtsch Kanal.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Fransk Indo Chine. Golfe de Siam. Hatien. Ved Hatien Havn er det forreste hvide, faste Ledefyr ombyttet med et rødt, fast Fyr paa Broen ved Militær-Stationen ved Phao-Day, paa Yderenden af V.-Pynten ved Indløbet. Det røde, faste Bagfy er ombyttet med et hvidt, fast Fyr, c. 1 Kbl. S. for Flagstangen ved SV.-Hjørnet af Toldbygningen. Fyrene er overet i N. 43° Ø., og Fyr-linien leder fri af Grundene. Den S.-lige Baake ved Indløbet til Kanalen er ødelagt.

China. Tong Sang Harbour. Paa en Linie mellem Square Rock og Tong Sang Harbour er der 7 Fv. 3 1/4 Kml. S. 23° V. fra Cone Point, 5 Fv. Klippebund 1 1/4 Kml. S. 17° Ø. fra Cone Point, og mellem disse to Steder aftagende Dybder fra 7 til 5 Fv. 7 Fv. findes 4 Kml. N. 80° Ø. fra Cone Point og mellem 5 Fv. Stedet og 7 Fv. tiltagende Dybder fra 5 til 7 Fv. 5 Fv. Stedet: 23° 38' N. Br. 117° 29' Ø. Lgd.

Amoy. I Indløbet til Amoy er følgende Grunde fundet: En Klippe med 3 3/4 Fv., Springtids Lavvande, 1/2 Kml. S. 88° Ø. fra Chin Ha Pynt SØ.-Kant og fra Chapel Island Fyr i N. 9° V. Muligvis er der mindre Vand. 24° 16' N. Br. 118° 13' Ø. Lgd.

En lille 4 3/4 Fv. Grund, 6 1/2 Kml. S. 16° V. fra Quemoy Pagode og fra Taitan Fyr i S. 48° Ø.

Tung Yung. Paa Tung Yung er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 20 S. viser Tre-Blink. Flammens Højde: 318 Fod. Synsviddens: 25 Kml. Det vises fra et hvidt, rundt, 45 Fod højt Taarn paa Øens Ø.-lige Afdel. Fyrapparat af 1ste Orden. Mod V. skjules Fyret af Øen.

Taagesignal gives, naar et Skibs Taagesignal høres, med To-Skud med 1 Minuts Pause mellem Skuddene, hvilket gentages efter 15 Minutters Forløb, hvis Skibets Signaler endnu kan høres.

Beliggenhed: 26° 22' N. Br. 120° 30' Ø. Lgd.

Øen er kun henad 600 Fod høj.

Yangtzekiang S.-lige Del. Parker Islands. En enligt liggende Klippe, som falder 2 Fod tør, ligger i dybt Vand i den N.-lige Del af Parker Islands, 3 Kbl. S. 79° V. fra N.-Pynten af den 170 Fod høje Ø N. for Chesny Island, og fra NV.-Pynten af Raffles Island i N. 25° Ø. 30° 46' N. Br. 122° 26' Ø. Lgd.

Shantung Promontory. Shitau Bay. En 8 Fods Klippe ligger 1/2 Kml. fra Kysten i den V.-lige Adgang til Shitau Bay, 5 Kml. S. 63° V. fra Southeast Promontory Fyr og i S. 39° Ø. fra Dan Shan. 36° 51' N. Br. 122° 26' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 8. September 1904. — Er de nuværende Synsprøver tilfredsstillende? — Konnossementsagen. — Eksplosion af Kulladning. — Moderne Loddeapparater. — Sammenstødssag. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Foreningsmeddelelser. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telef. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Sept. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	76 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	76	76 ¹ / ₂
Danmark	73	73	73 ¹ / ₄
Norden	92	91 ³ / ₄	92
Kjøbenhavn	70 ¹ / ₂	70 ¹ / ₄	70 ³ / ₄
Carl	75 ¹ / ₂	75 ¹ / ₄	75 ¹ / ₂
Dannebrog	80 ¹ / ₂	80	80 ³ / ₄
Skjold	56 ³ / ₄	56 ³ / ₄	57
Urania	16 — ¹ / ₄	16 ¹ / ₄	16 ¹ / ₂
Union	—	79 ¹ / ₂	80
Dampsk. af 1896	—	83	84
Østasiatiske	—	85 ³ / ₄	86
Østersøen	88	87	89
Nordøen	—	21	26
Vesterhavet	—	97	102
Dansk-russisk Dampsk.	—	80	87
Cimbria	—	—	—
Gorm	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.	—	—	—
Foren. Bugser-Selsk.	—	58	63
Inga	—	—	—
Hejmdal	—	95	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.	—	99	100
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østasias. Komp.	—	—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden	—	—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats	—	98	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.	—	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.	—	87	88
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..	—	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..	—	96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	—	87	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —	—	93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —	—	89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank	—	145 ³ / ₄	147
Privatbank	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₂
Landmandsbank	122 ¹ / ₄	122	122 ¹ / ₄
Handelsbank	—	126	126 ¹ / ₂
Grundejerbank	—	113 ³ / ₄	114
Burm. & Wain	—	97 ¹ / ₄	98
Helsingørs Jærnsk.	98 ³ / ₄ — ¹ / ₂	98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Sukkerfabr.	—	152 ¹ / ₂	152 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	132 — ¹ / ₄	132	132 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 7. September 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.17	18.14
Paris	72.00	—
Amsterdam	72.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. September 1904.

Russiske Noter	216.25
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	91.20
3 ⁰ / ₁₀₀ — Boden Kredit	88.00
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	101.60
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	99.70
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	88.60

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

„Foren. Dampskibs.“ 104,000, „Norden“ 4,000, „Skjold“ 14,000, „Østasiatisk Komp.“ 28,000, „Danmark“ 2,000, „Urania“ 6,000, „Dannebrog“ 12,000, „Carl“ 12,000, „København“ 10,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs
inventar, Ankre, Kæder etc.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine-og
Steuere,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillers samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

Anders Nielsens
Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

ADOLF USTRUP
Baad- & Skibsbygger
Bredballe, Veje.

Ophalerbedding med 6 1/2 Fod Vand.
Alle Reparationer hurtigst og billigt.

Fiskefartøjer
ny Konstruktion

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.
Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.
Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.
Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udfører Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag-
kyndigt.

Indehaver af de største Værksteder for denne Art Arbejde
her paa Pladsen.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads
Skibsbyggeri. Træskæreri.

Blankensteiners Eft.

Søkort

Toldbodvej 48.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

J. Melander,

Telf. Blikkenelager. 2876
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

LANDMANDSBANKEN

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af
Skibsfører **J. Kusk Jensen.**
Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Alm. d. Vare- og Industrielotteris

6te Trækning

begynder Tirsdag d. 13. September.

Fornyelsen

maa ske senest Lørdag d. 10. Sept.

De ufornyede Lodder sælges Mandag d. 12. September.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,
Uddybningsmateriel,
Sandpumpedampere,
Transportpramme og Lægtet-
fartøjer, sødygtige og
af enhver Størrelse,
altid disponible.
Bugserdampere, Trawl-
og Hav-Fiskerifartøjer,
Fisketransportfartøjer etc.
udføres fordelagtigt
ved



Ingeniør **ANDR. VANG.** Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

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

Skibskokkeskolen i Rønne

paabegynder et nyt 3 Maaneders Kursus den 3. Oktober d. A.
Betalingsen for Kost, Logi og Undervisning er 50 Kr. om
Maaned. Indmeldelse modtages af

Sagfører **Carl Petersen** i Rønne.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovieringsforretning. Telf. 8332.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset, Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet,

Forenede Dampskibs Selskab, Forenede Bugser Selskaber, Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

CARL RISKÅ

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riskå“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,

Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

James Stenstrøm

Skibsmægler- og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

A AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 37, Nakskov.

Prøv engang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 „ fin Scotch Whisky,

3 „ ægte gl. Madeira.

3 „ rød Portvin,

anbefales til d'hr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 1283.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere have altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed
bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,
som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til
Formanden **Julius Gross,**
Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. I. Sal. C.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** ==



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

**J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL,**
„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn
Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

• Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforskere Rabat.



Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler **Skræderi og
fuldstændig Herreekviperung.**

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformseffekter, fuldstændig
Søekvipering.

Uniformshuer i flere Quali-
teter.

Normal Underbeklædning,
prima Varer.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37. Kjøbenhavn, Torsdag den 13. September 1904. 11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt

1799. Amaliegade 30.

udvidet

1877.

Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet,
sidste Model.
Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
(efter Lord Kel-
vins Princip).

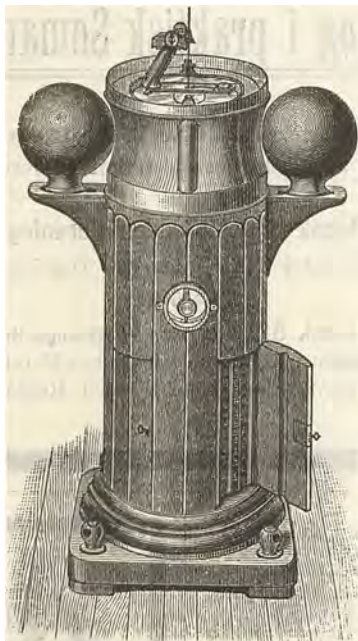
Alm.

Kompasser.

Baadskompasser
m. m.

**E. S. Rit-
chie & Sons**
originale
Spritskompasser
med kurvet eller
fad Rose med
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres.



Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)

originale
**Patent Lod-
demaskiner,**
komplet.

**Azimuth &
Peil-
instrumenter**
efter forskellige
Modeller.

Walkers
originale
**Lodde- &
Logge-
maskine**

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

Barometre,
enk. og dobb.

Kikkerters
m. m.

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzäpfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co., København**



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigens.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserveres

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Skibsfører.

3 dygtige Skibsførere eller Styrmand med længere Tids Erfaring i Dampskibsfarten kan mod Aktieindskud faa Førerpost paa nybyggede 2000 Tons Dampere. Tiltrædelse i Løbet af Foraaret 1905. Billet nrk. „293“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

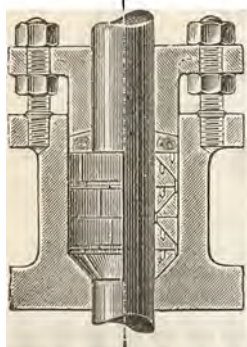
Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.
Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt **Skibsarbejde** samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderihavn. Ø.**

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

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa **Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor**, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge **H. C. Lund.**

**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



„KEW“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Prelser, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 15. September 1904.

Med Rette har der i de senere Aar rejst sig nogen Mistillid overfor de mange internationale Kongresser, der afholdes om Søfartsspørgsmaal som om mangehaande andre Sager. Man spørger uvilkaarlig sig selv: Hvad betyder disse Kongresser i Virkeligheden og hvor bliver Resultaterne af? Reglen er jo vel næsten den, at naar Kongressen er sluttet og Festerne er glemt, saa høres der intet mer om den Ting. Men netop fordi Forholdet er saadan, bør det fremhæves, at den internationale Kongres, som Comité maritime international i disse Dage afholder i Amsterdam, ligesom sine Forgængere har en Betydning, der rækker ud over Øjeblikket. Thi denne Institutions Sammenkomster optages af et Arbejde, der er omhyggelig forberedt, og de har derved Betingelsen for at opnaa Resultater, der er egnede til at vinde Tilslutning baade hos de forskellige Søstaters Søfartsinstitutioner og deres Regeringer. Det mørke Punkt ved disse Kongresser er den reserverede Stilling, som England, eller rettere den engelske Regering, stadig indtager overfor dem. Thi det maa jo erindres, at Englands Betydning som maritim Stat stadig er og i hvert Fald i en lang Fremtid vil blive saa dominerende, at det er Fantasteri at tale om et internationalt Søfartsarbejde uden Englands Medvirkning. Imidlertid har Comité maritime international jo opnaaet Samarbejde med de ledende engelske Søfartsinstitutioner og vil forhaabentlig herigennem opnaa det ogsaa med den engelske Regering. Der er derfor Grund til at følge dens Forhandlinger paa Mødet i Amsterdam med Interesse, saavist som den har Betingelser for at tilvejebringe ensartede Regler paa flere af Sørettens Omraader, hvad der vil være af stor Værdi for alle søfarende Nationer. For Danmarks Vedkommende kunde man maaske ønske Komiteen en nærmere Forbindelse med vore ledende Søfartskredse, end den har. Men i hvert Fald er Danmark dog ganske fyldigt repræsenteret paa Kongressen, og vi tror, skønt vi deler den almindelige Mistillid overfor internationale Kongressers Betydning, at Comité maritime international udfører et Arbejde, der har Betydning ogsaa for Danmark som søfarende Stat.

Bygningen af de to ny Turbinedampere til Cunard-Linjens Atlanterhavsrute var en Udfordring i Kampen om Førerskabet i Atlanterhavsfarten, som Tyskland maatte ventes at modtage, skriver „Sh. Gaz.“ Det meddeles nu fra tysk Kilde, at Norddeutscher Lloyd er besluttet paa at hævde den første Plads, som det har vundet med Hensyn til hurtigløbende Dampere, og at Selskabet hos Vulcan-Værftet i Stettin har bestilt et Skib, der er bestemt til at slaa den Rekord, de ny Cunard-Dampere vil sætte. Kølen er allerede lagt til dette Skib, men om dets Indretning véd man intet ud over, at det skal være meget stort. Det vides ikke heller, om det skal have de sædvanlige Maskiner eller Dampurbiner. Skibet skal være færdigt kort Tid efter de to Cunard Baade, der nu er under Bygning, og dets Tilsynkomst paa Atlanterhavet vil være Signalet til en Fornyelse af den gamle Kamp mellem de to Lande.

Rickmers Rederiet i Bremen, der har til Hensigt i Løbet af de kommende tre Aar at forøge sin Flaade, saa at den kommer til at tælle 30 Skibe, har ikke alene bestilt flere ny Dampere, men ogsaa 7 store Sejlskibe. Seks af disse vil blive fuldriggede Skibe paa 3,000 Tons

og et vil blive en Femmaster af større Dimensioner end Femmasteren „Preussen“ af Hamburg. (Fairplay).

Er London en dyr Losseplads? En Reder i West Hartlepool skriver til „Sv. Flg.“ følgende:

En af vore Dampere paa omkring 2,400 Netto Tons ankom d. 22. Juli fra Bombay til London og blev færdig med Losningen d. 4. Avgust. Totaludgifterne beløb sig til ikke mindre end £ 791.

Samme Fartøj kom i Fjor d. 18. Juni fra Bombay til Hamburg og forlod denne Havn allerede d. 22. Juni. Totaludgifterne beløb sig her til £ 546.

Det har ogsaa losset en Last fra Kurrachee i Dunkerque, hvor Udgifterne gik op til £ 469 samt en Bombay-Last i Amsterdam med 310 £ i Omkostninger.

Vi synes derfor, at det er paa Tide, at Rederne forlanger 1 sh. højere Fragt pr. Ton end til Hamburg, naar Fartøjet befragtes hjem fra Ostindien til London. Det er aldeles urimeligt, at London skal regnes til de saakaldte „picked ports“ med lavere Rater end andre Havne. Thi efter vor Mening findes der ikke nogen dyrere Plads end London, det være sig i Storbritannien eller paa Kontinentet, hvortil kommer, at Ekspeditionen der er slettere end noget andet Sted.

Dampskibet „La Porte“ afgik d. 29. April fra Cardiff til Cape Town med en Ladning Kul. Den havde moderat Vejr indtil d. 29. Maj, men fra den Dag til d. 2. Juni fik den nogle svære Storme, hvorunder Skibet rullede stærkt og tog en hel Del Vand over. Om Aftenen d. 4. Juni, to Dage efter at Stormen havde lagt sig, rapporterede Maskinmesteren, at agter Ballasttank var fuld af Vand. Den blev pumpet læns og undersøgt, og man fandt, at Skibet trak 1½ Tomme Vand i Timen. Om Morgenen d. 6. Juni blev Ventilene undersøgte og befundet tætte, og man kom da til den Slutning, at der var Læk i Bunden. Man anstrengte sig af alle Kræfter for at holde Skibet læns, men det lykkedes ikke, og d. 9. Juni blev „La Porte“ forladt i synkefærdig Tilstand.

Af den ufuldstændige Rapport fremgaar det, at Skibet var repareret efter en Stranding paa Kuba, men man faar ikke Oplysning om hverken Strandingsdatoen eller om den derpaa foretagne Reparation. Retten fandt, at der maa have været en skjult Fejl i Bunden, der har foraarsaget Lækagen, da Skibet begyndte at arbejde i Spen.

Det er underligt nok, at Lækagen ikke opdagedes førend to Dage, efter at Stormen havde lagt sig, og at man saa først senere undersøgte Ventilene.

Der kunde ikke findes nogen Skyld hos Kaptajn eller Officerer, og de beholdt derfor deres Certifikater. Det hele er ret mærkværdigt paa Grund af det Ukendskab, der hersker med Hensyn til de i Forbindelse med denne Sag staaende Omstændigheder.

(Syren & Shipping).

En uhyggelig Situation. Besætningen paa den amerikanske Marines Undervandsbaad „Pairpoise“ har tilbragt næsten en Time i Livsfare paa Havets Bund.

Ulykken indtraf paa Højden af Long Island. Baaden stod under Kommando af Løjtnant Nelson og havde en Besætning af otte Mand om Bord. Paa Grund af en Maskinfejl blev Baaden under en Øvelse ikke liggende i den tilsvarende Dybde, men sank dybere og dybere, indtil den tilsidst stod hjælpeløs paa Havets Bund i en Dybde af 120 Fod. Der trængte Vand ind i Maskinrummet, og de om Bord værende var ganske paa det rene med, at der ventede dem en rædselsfuld Skæbne. De var begravede i Vandet, da Baaden paa Grund af det Vand, den havde taget ind, var ude af Stand til atter at komme op til Overfladen. Vandets Tryk paa det skrøbelige Fartøj var saa stærkt, at Tankene fyldtes næsten ligesaa

hurtig, som Mandskabet kunde tømme dem. Desuden opstod der en Læk i Torpedorøret, igennem hvilket Maskinrummet blev oversvømmet. Kun to Udveje var mulige til Redning: Enten at faa Fartøjet til at stige ved Hjælp af Pumperne, eller at forsøge at komme op gennem Torpedorøret. Kun en af Mandskabet var villig til at forsøge det sidste, men Løjtnant Nelson nægtede ham Tilladelse dertil. Heldigvis holdt Luften i Baaden sig nogenlunde god, og Folkene arbejdede uafslædt skiftevis ved Pumperne med fortvivlet Energi. Langsomt fik de Vandet Tomme for Tomme drevet ud af Baaden, som efterhaanden atter steg tilvejs og efter omtrent en Times Forløb atter naaede op til Overfladen.

(Norg. Sjøft.)

Skibsbygningsfirmaet Schømer & Jensen i Tønning vil overgaa til et Aktieselskab med en Kapital af 1,800,000 Mark i Aktier og 1,000,000 Mark i 4 $\frac{1}{2}$ pCts. Obligationer. Selskabets Navn bliver „Eiderwerft Aktiengesellschaft, Tønning“.

Takstkrigen i Atlanterhavsarten.

Med en Hurtighed, der næsten er utrolig, kommer Efterretningerne om yderligere Takstnedsættelser i den transatlantiske Passagerfart, skriver „Sh. Gaz.“ De rent nominelle Takster for Mellemdækspassagerer har nu bestaaet saa længe, at de betragtes som stabile. Nu er vi imidlertid Vidne til, at et nyt Afsnit begynder af en Kamp, der maa betegnes som ganske meningsløs. Raterne for de første Klasser i østgaaende Passagerdampere er bleven reducerede i en Grad, der i Sandhed tyder paa Krig paa Kniven, og det siges, at naar de amerikanske Turister er vel hjemme igen, vil der blive aabnet en skærpet Konkurrence gennem yderligere Nedsættelser af Raterne for vestgaaende Skibe. Offentligheden maa se paa alt dette med Fornøjelse eller med Bestyrtelse, men sikkert ikke med Tilfredshed. Der har aldrig været en saadan Lejlighed til at gaa over Atlanterhavet for saa at sige ingenting og med den behagelige Udsigt for Øje at rejse i første eller anden Kahyt. Hvis det er sandt, hvad det vistnok er, at lave Takster stimulerer Rejselysten, saa maa den nuværende Ratekrig skabe en glimrende Kundekreds for de transatlantiske Dampskibsselskaber eller deres Efterfølgere. Vi siger: deres Efterfølgere, thi for almindelige Forretningsmænd staar det ikke som rimeligt, at de skal kunne overleve denne frygtelige Krig, dersom den varer længe. Der har været ført forskellige sindrige Argumenter i Marken, for at godtgøre, at selv med de nuværende urimelige Rater for Mellemdækspassagerer skulde der være Penge at tjene. Hvis dette var rigtigt, maatte de transatlantiske Dampskibsselskaber jo imidlertid i normale Tider have arbejdet med utilbørligt høje Rater, og dette vil de dog vist næppe indrømme. Hvis derfor de Takster, der almindeligt benyttes før den nuværende ulykkelige Strid opstod, betegner en rimelig Fortjeneste for Selskaberne, maa Stridens Fortsættelse betyde Ruin for dem. Under disse Forhold synes den Iver, med hvilken de stridende Parter angriber hinanden, mere at stille en vis Tapperhed end egentlig Forretningsdygtighed til Skue. Alle Parters Maal synes at være at overgaa Modparterne, med en Ringeagt for Konsekvenserne, der grænser til Lige-gyldighed. Imidlertid maa man jo indrømme, at Selskaberne er i deres gode Ret til at handle som de vil, saa meget mere som almene Interesser næppe berøres af deres Handlemaade. Det ventedes almindeligt, at den Konference, som det for faa Uger siden ikke lykkedes at afslutte Striden, skulde træde sammen paany først i September, og der foreligger heller ikke noget om, at dette ikke vil ske. Men det er klart, at den mellem-

liggende Tids Begivenheder ikke har gjort Udsigterne mere lovende — undtagen for saa vidt man kan sige, at naar Forholdene er saa gale, som de kan blive, er der mere Udsigt til deres Forbedring.

I Frankfurt er i disse Dage en Konference traadt sammen for at søge at naa til en Overenskomst. De forskellige interesserede Linjer er repræsenterede; i vel underrettede Kredse i Liverpool venter man nærmest et gunstigt Resultat. I andre Kredse synes man mindre tilidsfuld med Hensyn til Takstkrigens Afslutning.

Dampskibet Oscar II's Grundstødning.

Som vi meddelte her i Bladet d. 18. Avgust, blev den norske Lods G. T. Trægde, der lodsede „Oscar II“, da den grundstødte i Kristiania Fjorden i Februar Maaned, ved Meddomsretten i Kristianssand enstemmig dømt til sin Bestillings Fortabelse paa Grund af udvist grov Uagtsomhed og henset til den betydelige Skade, der forvoldtes. Ved Lagmandsretten i Kristianssand er Lodsens nu imidlertid frikendt. Af de ved denne Ret afgivne Forklaringer gengiver „Kristianssands Tidende“ følgende:

Tiltalte, Lods Gunder Tørresen Trægde, 59 Aar gammel, har i 20 Aar været fast Lods i Mandals Lodsoldermandsdistrikt. Han forklarede, at han nævnte Dag kom om Bord i „Oscar II“ tværs af Lindesnæs. Han gik med den almindelige Kurs. Da han kom op mod Lyngholmen, saa han Dampskibet „Esbjerg“, som kom ud midt i Gabet. Da han fik Flekkerøveden over Tjomsøskær, lagde han Styrbord og holdt Kursen, til han havde „Esbjerg“ paa Bagbords Boug. Tværs af Øen Ryvingen passeredes „Esbjerg“ paa c. 20 Favnes Afstand. Han saa nu efter Mærkerne, som er at have Nordvestpynten af Gamleøen klar af Krosodden, hvilket han troede at have. Da han imidlertid syntes, han var noget nær Land, gav han Skibet lidt Styrbords Ror. Rormanden støttede Roret lidt, uden at Tiltalte varskoede derom. (Tiltalte var eksamineret i at have Nordvestpynten af Gamleøen klar af Krosodden, og havde han først derefter faaet Ordre om, at hele Gamleøen skulde være klar af Krosodden). I det samme kom Styrmanden og varskoede, at der var en Stage paa Styrbords Boug. Tiltalte opdagede nu, at han havde taget fejl af Gamleøen. Han gav da straks Styrbords Ror og spurgte saa Styrmanden, hvor Stagen var. I det samme kom Stagen frem agtenom Fokkevantet. Tiltalte fulgte nu Stagen med Øjnene, til den gik i Skjul bag den første Baad, og da han saa vendte sig igen, stødte Skibet. Stødet var ikke stærkere, end at Kaptajnen spurgte, hvad det kunde være, og Styrmanden svarede, at det var et „Tøds“ i Bunden. Skibet svingede lidt til Styrbord, og lige efter kom der et Stød til. Kaptajnen telefonerede ned i Maskinen, om der kom Vand, og da han fik bekræftende Svar, varskoede han, at Baaden maatte sættes paa Land. Skibet blev derefter sat paa Land inde i Møvigbugten. Skibet laa da over til Styrbord.

Lodsoldermand Salvesen var rejst ud til Skibet, da han hørte om Grundstødningen. Tiltalte havde da forklaret ham, hvorledes det hele var foregaaet, og beklaget sig over, at det var vanskeligt at se Mærkerne paa Grund af Sneen paa Land. Mærkerne var gaaet ganske i ét. Vidnet forklarede, at det almindelige Mærke var at have hele Gamleøen klar af Krosodden; men ellers var der mange andre Mærker, som Lodserne brugte. Der var ogsaa mange Lodser, som ikke brugte Mærker, men bare holdt sig nær under Vestlandet, hvor det var klart hele Vejen. Vestergabet anses ikke for vanskeligt at passere; selv ved Nattetid gaar Skibene den Vej.

Mærket Nordvestpynten af Gamløen klar af Krosodden staaer ikke i „Den norske Lods“, men er et Mærke, som har faaet Hævd mellem Lodserne. Vidnet udtalte, at Tiltalte i alle Henseender havde det bedste Lov, og han havde ikke tidligere haft noget Uheld. Der var den paagældende Dag ualmindelig lavt Vand. Den omtalte Stage skulde nævnte Dag været isbelagt og omtrent ligget horisontalt. Vidnet troede ikke, at man kunde bebrejde Lodsens, at han ikke havde brugt Kikkert; han vilde have lettere ved at kontrollere Mærkerne uden en saadan.

Lodsoldermand Tønnesen, Mandal, forklarede, at han havde kendt Tiltalte i 23 Aar og kunde give ham de bedste Vidnesbyrd. Han var en af de dygtigste Lodser, Vidnet havde haft med at gøre, ædruelig og samvittighedsfuld i al sin Gerning. Naar Vidnet eksaminerede Lodserne, tog han altid hele Gamløen klar af Krosodden.

Lods Gundersen havde sammen med Tiltalte været ude og undersøgt Forholdene paa Stedet, hvor „Oscar II“ stødte. Vidnet brugte aldrig Mærker ind ad Vestergabet, holdt sig blot paa Vestsiden. Naar man brugte Nordvestpynten af Gamløen klar af Krosodden, gik man klar af 5 Meters Boen, men ikke af 8 Meters Boen.

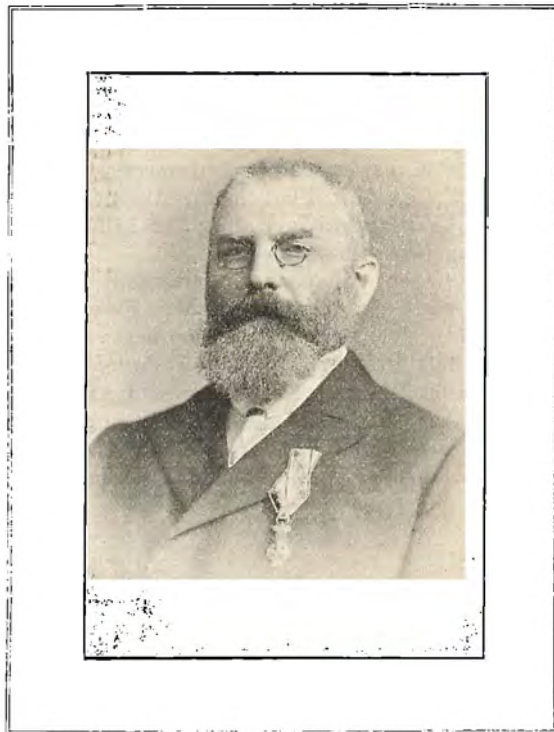
Lods Robert Knudsen havde lodset „Oscar II“ ind fra Flekkerø til Kristianssand og havde da talt med Kaptajnen om Uheldet. Vidnet fik ikke det Indtryk, at Kaptajnen vilde kaste Skylden paa Lodsens, han sagde, at det var en af de Ulykker, der kunde hænde. Vidnet fandt det imidlertid mærkeligt, at Kaptajnen, som havde gaaet ind ad Vestergabet saa mange Gange, ikke skulde have mærket, hvis de kom for nær Land. Vidnet maatte tro, at Landet havde fortonet sig saa mærkelig, at de ikke kunde kontrollere Mærkerne. Samtlige om Bord havde beundret Tiltalte for den Konduite, han havde vist efter Grundstødningen. Vidnet havde været ude og loddet og havde da fundet, at naar man tog Mærket Nordvestpynten af Gamløen klar af Krosodden, gik man klar af Grundene.

Lods Haaversen havde sammen med det foregaaende Vidne været ude og loddet og forklarede sig overensstemmende med dette. Vidnet var blevet eksamineret i at have Nordvestpynten af Gamløen klar af Krosodden.

Skibsmægler P. A. Petersen.

I Lørdags, d. 10. September, fratraadte Skibsmægler P. A. Petersen Ledelsen af Firmaet Johs. Grønsund & Co. i London, og dette betegner et Personskifte, der fortjener Opmærksomhed i danske Søfartskredse, baade paa Grund af den nøje Forbindelse, der stedse har bestaaet mellem det gamle Firma og disse Kredse, og paa Grund af den fratrædende Leders hele Personlighed.

Om Firmaets Historie har vi allerede tidligere, da det i 1895 fejrede sit 50 Aars Jubilæum, givet en Række Oplysninger, af hvilke vi nu uddrager følgende: Firmaet blev grundlagt af Johs. Grønsund. Han var født i Jylland og var, da han drog til London, en ung og sjælden dygtig Forretningsmand. Han begyndte derovre som Mægler under heldige Forhold; Kornhandelen florerede den Gang, saa at der kom en Mængde danske Skibe til London, og medens vor Korneksport hidtil for største Delen var gaaet over Hamburg, begyndte den nu at tage Vejen direkte til England. Grønsund forstod at udnytte de heldige Forhold, under hvilke han saaledes begyndte, og hans Forretning tog hurtigt Opsving. Han viste sig dertil som en god og energisk dansk Mand, hvad særlig kom for Dagen under Krigen 1848—50. Det kom i denne Periode ofte til Stridigheder i de engelske Havne mellem Søfolkene i danske og tyske Skibe; om Bord i de Skibe, der hørte hjemme i Holsten, hejste de gerne det slesvig-holstenske Flag, og det



hændte en Søndag i London, at nu afdøde Kaptajn Wulff af Odense tilligemed flere danske Søfolk gik om Bord i et Fartøj fra Blankenese, der laa i Dokken, firede det slesvig-holstenske Flag ned og sønderrev det. Wulff blev selvfølgelig stævnet for Retten. Vi havde den Gang en Englænder til dansk Konsul, som lod sin Fuldmægtig ledsage Wulff i Retten; imidlertid fulgte Grønsund ligeledes med, og havde han ikke været til Stede, var Wulff bleven arresteret; men Grønsund fik udvirket, at han blev fri mod Kaution og Retten udsattes. Næste Retsdag mødte efter Grønsunds Tilskyndelse Generalkonsulen personlig i Uniform, og Wulff slap med at betale en ringe Bøde, uagtet han havde forsyndet sig stærkt mod Loven. Sagen blev omstændelig beskrevet i „Times“, der titulerede Wulff „the commander“. — Grønsunds Forretning vedblev at gaa godt under Ledelse af ham og hans Kompagnon, en Englænder ved Navn Litchfield. Efter flere Aars Forløb traadte Litchfield ud af Firmaet. Grønsund, der var bleven svagelig, optog saa P. A. Petersen i Firmaet som sin Kompagnon, og Firmavnavnet forandredes til Johs. Grønsund & Co. I 1871 ansattes den danske Mægler N. G. Borregaard i Forretningen og blev Associé i 1881; han fratraadte i 1902.

P. A. Petersen stammer fra Aalborg. Han kom som ung til London og fik Ansættelse hos Johs. Grønsund, og han har saaledes i næsten hele den forløbne Del af sit Liv været knyttet til det Firma, af hvilket han nu er udtraadt. Grønsund er for mange Aar siden afgaaet ved Døden, og det er nu over 40 Aar siden, at P. A. Petersen overtog Ledelsen af Firmaet. Dette har under hans Ledelse fastholdt og udviklet sine gode og smukke Traditioner og hævdet sin ansete Stilling. P. A. Petersen har ledet det med fremragende Dygtighed, og han har opretholdt dets gamle og talrige Forbindelser med Danmark. Et meget stort Antal danske Skibsredere og Skibsførere har staaet i Forbindelse med ham og har hos ham hentet kyndige Raad og god Vejledning. Firmaet har under hans Ledelse med stor Indsigt og Energi taget sig af Havarisager og andre Retsager, i hvilke danske var implicerede, ikke alene i London, men i flere af de nærliggende Havne. Meddelelsen om P. A. Petersens Fratræden vil derfor blive modtaget med megen Beklagelse i danske Søfartskredse.

En anden Side af P. A. Petersens Virksomhed bør mindes. Han er i Besiddelse af et ganske usædvanligt Kendskab til engelske Søfartsforhold, og enhver, der har

ført Samtaler med ham om disse, vil vide, hvor belærende saadanne kan være. Og dette Kendskab er kommet hans Fædreland til Gode gennem de indgaaende og udmærket formede Bidrag, han har ydet til de aarlige Indberetninger fra det danske Generalkonsulat i London. Endelig har han, hvad vi fremhæver med megen Paa-skønnelse, stedse næret en varm Interesse for „Dansk Søfartstidende“, og vort Blad har i Aarenes Løb modtaget en Række udmærkede Bidrag fra hans Haand om forskellige engelske Søfartsforhold.

P. A. Petersen er altsaa nu frattraadt Ledelsen af det gamle Firma, der overgaar til Mr. Edward Watson Barnett, der i over 20 Aar har været ansat i Firmaet og haft Prokura for det i de sidste to Aar. Det er af Helbredshensyn, Hr. Petersen trækker sig tilbage. Vi haaber, han maa genvinde sit gamle Helbred, og vi tør fra vide danske Søfartskredse bringe ham en Tak for hans lange og fortjenstfulde Virksomhed.

Internationalt Søretnsmøde i Amsterdam.

I Dagene fra d. 14.—16. September afholder Comité maritime international Møde i Amsterdam. Forhandlingsgenstandene er følgende:

- 1) Søpanteret og tinglige Rettigheder.
- 2) Traktatudkast angaaende Domstolenes Kompetence.
- 3) Rederes Ansvar.

Punkt 2 indeholder et af den nedsatte Kommission udarbejdet Udkast til Traktat angaaende Kompetencen i Sammenstødssager, udarbejdet paa Grundlag af det om denne Sag paa Hamburg Mødet i 1902 vedtagne.

Ligeledes drejer Punkt 3 sig om et Traktatudkast angaaende Indskrænkning i Reders Ansvar for Skade forvoldt af hans Skib, hvilket Udkast er udarbejdet paa Grundlag af de Resultater, man gennem mange Aars Arbejde paa dette Spørgsmaal nu er naaet til. Imidlertid hersker der stadig paa dette Punkt Uenighed, og det er vanskeligt at sige noget om, hvor nær dette Spørgsmaal er ved sin Afslutning.

I den danske Afdelings Svar paa Komiteens Spørgsmaal har Afdelingen sluttet sig til de af den nedsatte Kommission gjorte tvende Udkast og har endvidere indleveret til Komiteen en Afhandling om Reders Ansvar, forfattet af Advokat Hindenburg, en Afhandling, der væsentlig slutter sig til de i Traktatudkastet optagne Regler for Ansvarsbegrænsningen, men endvidere fremhæver, at Ansvaret bør begrænses til den direkte ved Sammenstødet lidte Skade.

Hvad Udsigterne for Komiteens Arbejde i det hele angaar, da har man jo desværre i den sidste Tid lidt den Skuffelse, at den engelske Regering, der overfor de ad diplomatisk Vej fremsendte tvende Traktatudkast om Bjærgning og Sammenstød en kort Tid syntes at have afløst sin tilbageholdne Stilling med en mere imødekommende, nu atter har trukket sig lidt tilbage. Imidlertid giver den store Deltagelse fra engelsk Side i Komiteens Konferencer Haab om, at den engelske Regering en Gang i Tiden kan blive mere tilbøjelig til at samarbejde med de andre Nationer for Tilvejebringelse af Overensstemmelse i Søretten.

Som Repræsentanter for den danske Afdeling af Comité maritime international paatænker følgende at deltage i Mødet i Amsterdam: Afdelingens Formand, Kammeradvokat Hindenburg, Gehejmeetsraad L. Bramsen, Generalkonsul van Haarst, Etatsraad Ludv. Simonsen, Skibsmægler Simony og Dispatchør V. Middelboe.

Skibes Fart og Dybgaende.

For hvert Aar, der gaar, bliver Rutebaadene i den transatlantiske Fart større. Det er ikke længe siden, at man ansaa et 500 Fod langt Fartøj for stort. Nu har vi imidlertid Kæmpedamperen „Baltic“, der er 700 Fod lang, løbende i regelmæssig Fart mellem New York og England, og der er da Grund til at spørge: Hvor store vil Skibene i Fremtiden blive?

Forøget Længde af et Skib medfører, som bekendt, ogsaa større Dybgaende, og i denne Forbindelse har nogle Forsøg, som nylig foretoges i New Yorks Havn, betydelig Interesse. Man vilde gennem disse Forsøg opklare, hvor stor Forskel der er i visse Rutebaades Dybgaende, naar de gaar langsomt eller ligger stille, og naar de løber med fuld Fart. Det har nemlig vist sig, at flere af disse Baade af og til berørte Grunden i Havneindløbet, skønt der her skulde være tilstrækkeligt Vand for dem. Ved Forsøgene blev det da fastslaaet, at de paagældende Skibe alle stak betydeligt dybere, naar de var i Fart, end naar de laa stille, og dette Forhold menes ofte at være Aarsagen til Grundstødninger, hvor der er grundt Farvand. Et af Forsøgene foretoges med den hollandske Dampner „Zeeland“, og det viste sig her, at Skibet med fuld Fart stak 3,7 Fod dybere agter og 2,9 Fod forude end naar den laa stille. Forholdet stiller sig dog ikke paa samme Maade for alle Skibe, selv ikke for Skibe af samme Størrelse, idet Form, Fart og andet her maa komme i Betragtning. Som Regel gælder det, at Baade med fine Linjer stikker dybest. Dampneren „Philadelphia“ var den, der i Maj og Juni Maaned viste den største Forøgelse i Dybgaendet. Med en Fart af 19 Knob og med kun 1 Fod Vand under Kølen stak Skibet 4,4 Fod dybere end dens normale Dybgaende, 28,9 Fod, naar den laa ved Kajen. — Forsøgene blev foretagne med stor Omhyggelighed og med 33 Dampere, hvis Dybgaende blev maalt først medens de laa ved Kajen og derefter tre forskellige Steder i Farvandet. Resultatet var, at jo mere grundt Farvandet er, jo mindre Fart bør Skibet have, fordi den større Fart gør Dybgaendet større. Det er ikke klogt at lade en 20,000 Tons Baad gaa med fuld Fart i et grundt Farvand. Men naar Lods og Kaptajn véd, hvor meget Skibets Dybgaende forøges under en vis Fart, da vil saadant Kendskab være af Værdi for dem under mange Forhold.

Disse interessante Undersøgelser af en Sag, der er af ikke ringe Betydning, vil forhaabentlig blive fortsatte. (Sh. Gaz.)

Manglende Last.

Ved Kings Bench Division i London behandledes forleden en Sag, der var anlagt af en Købmand dersteds mod et Rederi til Erstning for paastaaet for lidt leveret Last. Rederiets Skib, et Dampskib, var lastet med Majs fra La Plata.

Ladningen, der var indtaget paa to Konnossementer, bestod af 4,398 Sække, og Købmanden paastod, at der ved Losningen i Leith manglede 595 Sække til en Værdi af 155 £.

Dommeren udtalte ved Domsafsøgelsen, at hvis Skibet havde modtaget det opgivne Antal Sække paa Lastpladsen, og der intet var hændt paa Rejsen, som kunde forklare deres Forsvinden, var det vanskeligt at forklare Manglen. Han troede ikke, udtalte han, at Sækkene var stjaalet fra Skibet i Leith, da Dokkerne dersteds var altfor vel bevogtede til at tillade en saadan Mulighed. Det kunde hænde, at de aldrig var kommet om Bord; men med den Mulighed havde han intet at gøre, fordi Rederen eller hans Kaptajn eller Skibets Agent havde undertegnet Konnossement paa, at de var modtaget, og

det kunde saaledes ikke siges, at Sækkene ikke var om Bord.

Den eneste Maade, hvorpaa de kunde være forsvundne paa Lasteplassen, var ved at de, som skulde bringe dem om Bord, havde stjaalet dem. Man havde Erfaring for, udtalte Dommeren videre, at Folk, som bragte Last i Lægtene til Skibssiden, kunde tage en Del med sig tilbage. Det var den eneste Maade, hvorpaa han kunde forklare Sækkenes Forsvinden. Imidlertid var Skibet ansvarligt for Antallet, naar dets Officerer havde kvitteret for det, og han tilkendte derfor Købmanden 100 £ og Omkostninger.

Til denne Dom knytter „Kysten“ følgende Bemærkninger:

Ovenstaaende er en god Paamindelse til Styrmand og andre om at se vel efter, at Skibet faar, hvad det skal have, naar saadan let afhændelig Last indlastes fra Lægtene. Det kan meget let hænde, især i de store Lægtene, der til Dels bruges i Udlandet, at der bliver liggende Sække eller Kasser tilbage, som Lægtermændene da sælger til egen Fordel. I Kristiania hændte det for ikke længe siden, at der paa en mystisk Maade forsvandt Mælkekasser fra et Parti, som kørtes paa Vogn til Skibssiden. Man forstod længe ikke, hvordan Kasserne var kommet væk, indtil man ved et rent Tilfælde opdagede, at Kudskens gemte en Kasse under sin Høssæk for hvert Læs, han leverede. Paa den Maade havde han snydt Skibet for mange Kasser, da de taltes paa Læsset ved dettes Ankomst til Kajen.

Fragtmarkedet.

Den i vor forrige Beretning omtalte bedre Tendens for Østens og La Platas Vedkommende holder sig ikke alene fuldt ud, men for særlig passende Tonnage har der endog været betalt endnu højere Rater end for en Uge siden. Begæret er stærkest for prompte Dampere, og pr. September sluttedes der saaledes til 18/ fra Kurrachee, 17/6 fra Bombay til udsøgt Havn, Rater som vi ikke har set i lange Tider. I Begyndelsen af Avgust var Fragterne henholdsvis 15/6 og 14/6 og for 1 Aar siden kun 14/3 og 13/3, medens samtidig Kulfrakterne ud til Østen ikke var stort højere end de er for Øjeblikket. En saadan veritabel Forskel til det bedre af flere Shillings skal nok kunne mærkes paa de store Baade paa 5/7,000 Tons, som er den almindelige Størrelse i Farten paa Østen. Desværre er der, som vi nævnede forrige Gang, imidlertid ingen danske Dampere derude nu til at drage Fordel af Stigningen, men indirekte gavner Stigningen os dog, idet den influerer paa andre Markeder. Foruden La Plata, som er stille, men fremdeles fast, er der saaledes en yderligere Fremgang at konstatere fra Sortehavet og Azoff, hvilket igen til Dels har fremkaldt højere Rater fra Middelhavet, grundet paa, at Sortehavet etc. trækker en Del Baade ad den Kant til. Det er denne Konkurrence fra forskellige Markeder paa én Gang, som vi trænger til, og der er virkelig i Øjeblikket saa gode Udsigter til mere stabile Forhold paa Fragtmarkedet som ikke i mange Maaneder, netop derved, at flere Markeder samtidig viser forøget Aktivitet. Vi mangler endnu blot en livligere Efterspørgsel fra U. S. og Østersøen, saa kunde vi sige, at nu dages det atter for Skibsfarten, men desværre synes Nordamerika ikke at skulle behøve stort mere Tonnage end Rutebaadene og dem, der kommer til U. S. med Last, og hvad Østersøen angaar, da lader der sig endnu ikke noget sikkert sige om dette for de danske Skibe saa vigtige Marked, thi alt afhænger af, hvorledes Korntilførslerne i den nærmeste Fremtid vil stille sig. For St. Petersborgs Vedkommende er der en Del Begær efter Korntonnage for September Afskibning, hvorimod det fra Libau endnu kun er meget smaat med Varer, men større

Tilførsler tør nok forventes i næste Maaned og til den Tid faar vi saa maaske nok højere Rater at se. Kulfrakterne lader endnu betydeligt tilbage at ønske i alle Retninger.

I det østlige Marked er det stadig Indien, der absorberer mest Tonnage, og for prompt Lastning betales, som ovenfor anført, 17/6 fra Bombay, 18/ fra Kurrachee til udsøgt Havn, men pr. Oktober/November er Raten c. 9 d. mindre. Fra Calcutta faas pr. Oktober 23/9 Dødvægt til U. K. eller Kontinentet, og fra Rispladserne betinges uforandret 26/3 à 27/6, men nogle meget store Baade akcepterede dog 25/ London eller Holland direkte. For Kul fra Moji til Singapore er der sidst sluttet til 2½ Dollar pr. September/Oktober.

Sortehavet og Azoff har fragtet livligere i den forløbne Uge, og Raterne viser overalt en lille Fremgang. For store Baade pr. September har Odessa eller Nicolaieff betalt 9/3 til udsøgt, direkte Havn, medens mindre Baade kan betinge 10/ à 10/3. Pr. Oktober sluttes der foreløbig kun lidt. En prompt Baad (3.500 Tons) sluttedes fra Nikolajeff til Danmark 11/ én Havn, 11/6 to Havne, Option Oljekager 1/9 ekstra. Fra Azoff har Raterne varieret fra 10/6 Rotterdam direkte til 10/10½ „any“, 6 d. ekstra Hamburg, September Lastning, medens Oktober Tonnage er 3 à 6 d. mindre værd. 11/9 betales Taganrog/Bergen, (4,300 Tons Baad), prompt.

Middelhavet har beneficeret ved Sortehavets Fasthed, idet Rederne har strammet deres Forlangende, saa at Befragterne har maattet betale højere Rater. Fra Seriphos sluttedes der saaledes til 8/ Glasgow, fra Huelva til 10/ nordlig Havn U. S. „free despatch“. Aleksandria er uforandret paa Basis af 8/ Bomuldsfrø Hull, 8/6 London, prompt. For Byg fra Afrikas Nordkyst til U. K. noteres 9/ à 9/6, for Svovl fra Sicilien 10/6 à 11/6 én eller to gode svenske Havne, for Esparto 13/6 à 14/ Oran/Glasgow og for Fosfat 9/ Sfax/Aarhus og Kastруп, 7/ Bougie/Rotterdam, 7/6 Bona/Antwerpen. Ertstraterne fra Bilbao har holdt sig uforandret tarvelige, og der er igen sluttet til 3/7½ Cardiff, 4/3 Middlesbro, 4/4½ Stockton, 4/6 Grangemouth, 4/9 Glasgow, 5/1½ Maryport, 4/6 Rotterdam.

Nordamerika har ikke vist megen Aktivitet, men Raterne har holdt sig godt, og et jævnt moderat Antal Baade er blevne placerede i Ugens Løb. Kanada har mindst at byde paa; der betales 41/9 Miramichi/Dublin eller Belfast, 36/3 Pugwash/Englands Vestkyst. For Fosfat er der sluttet til 14/ Fernandina/Stettin, men for Kul, Petroleum etc. er der ingen Dampere taget. Savannah har sluttet et Par Baade for Bomuld til 27/ à 27/6 Liverpool eller Manchester, Option Kontinentet 29/3, medens Wilmington sikrede sig en Baad til kun 23/9 Liverpool eller Manchester. Fra Golfen sluttedes en Oktober Baad til 32/6 paa Anglo Form til Liverpool, Manchester eller Kontinentet og paa Netto Charter til 10/6 U. K. eller Kontinentet, 11/9 à 12/ én dansk Havn, 12/3 à 12/6 to danske Havne. Tømmerpladserne tog nogle Baade og betalte bl. a. 80/ til Amsterdam, 85/ to Havne Englands Østkyst, 86/3 Aleksandria. I Retning af Timecharter gøres kun meget lidt; for store Baade i almindelig transatlantisk Fart er Raten 3/ pr. Ton Dødvægt eller lidt over.

La Plata har, til Dels grundet paa Helligdage, færre Befragtninger at opvise, men Raterne pr. September/Oktober er uforandrede, ja endog til Dels højere. Fra San Lorenzo er der saaledes sluttet et Par September Baade til 19/ U. K. eller Kontinentet, medens der pr. Oktober glat væk betales 18/ à 18/6, selv for Baade paa over 5,000 Tons. Pr. November er der ingen Lyst hos Befragterne til at engagere Tonnage. Bahia Blanca har taget et Par store Oktober Baade til 16/6.

Østersøen synes at krybe ganske smaat fremad, men det rigtige Efteraarspræg mangler endnu fuldstændigt. Hvorvidt det i det hele taget vil komme i Aar, er vanskeligt at sige. St. Petersborg har berørt 1/3 Hvede-

basis til London eller Rotterdam for ganske prompt, men Raten er ellers næppe over $1/2^{1/4}$, dog kan den jo hurtigt gaa op, naar der kommer mere Korn frem. Libau byder $9^{3/4}$ d. Havrebasis London eller Rotterdam, men Ladning er endnu knap. Trælaster fra Riga, Windau og Libau findes til omtrent uforandrede Rater. Kronstadt sluttede til 20/6 D/B. Leith og 21/6 D/B., 23/ en Fjerdedel Boards noteres til London eller Hull. Fra Botten er Stemningen lidt bedre; der betales 23/6 D/B. Kotka/Wisbech, 21/6 D/B. $1/3$ Boards Uleåborg/Grimsby, 20/ Søderhamn/Hull, Frcs. 28 D/B. B. Hernø-sand eller Sydfinland/Antwerpen, 36/3 Caseboards Kotka/Las Palmas. Der noteres 21/ Shortprops Hernø-sand (2—3 Pladser)/West Hartlepool, 22/6 Luleå/Hull, Frcs. 32/33 pr. Favn Pulpwood Sydfinland/Ghent eller Calais, Frcs. 29 D/B. B. Sydfinland/Ostende, Frcs. 52 D/B. B. og Bjælker fra 2 Pladser i Botten til Aleksandria. For Smaadampere til Korn noteres Rm. 13/14 Rugbasis fra St. Petersborg til Danmark eller Sydsverrig, Rm. 11/12 fra Libau.

Kulfragterne er overalt daarlige, men ad Østersøen til synes der efterhaanden at blive flere Ordre. Strejken i Marseille bevirker stadig en Del Uregelmæssigheder i Fragterne til Middelhavet, navnlig til den vestlige Del, hvortil Fragterne er meget slette. Fra Cardiff er der sidst sluttet til 4/3 à $4/4^{1/2}$ Kronstadt, 4/3 à 4/6 Stettin, 4/9 à 5/ Gibraltar, $4/7^{1/2}$ Genua, 5/3 Venedig, 4/6 à $4/7^{1/2}$ Aleksandria, 8/ Colombo, 15/6 Hongkong, $7/1^{1/2}$ à $7/3$ La Plata. Fra Tynen betales 3/9 à 3/10 Kjøbenhavn, 3/9 Swinemünde, 4/ Pillau, $3/7^{1/2}$ Riga, 5/3 Barcelona, $4/7^{1/2}$ Genua, $5/4^{1/2}$ Piræus, 4/3 Odessa. Firth of Forth sluttede til 4/ dansk Provinshavn, $3/7^{1/2}$ à $3/10^{1/2}$ Aarhus, 4/3 Stettin, 4/9 Rostock, 3/6 Kronstadt, 4/6 Genua.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, skriver under 26. Avgust 1904:

Der har været lidt Begær for Sejlere til Logwood og Maghogni fra Haiti & Mexico og for at udføre nogle faa forsinkede Melasse Ordre til Kanada fra Windward Islands og Porto Rico, men Skibe har været sparsomt udbudte og der er kun fragtet lidt eller intet i dette Marked. Der er 3,500 Tons Sukker tilbage for Afskibning pr. Damper fra Barbados. Det samlede Kvantum af Sukker-Afskibningerne vil blive mindre end de tidligere anslaede 60,000 Tons. Høsten er ganske endt paa Øerne, men vil snart begynde i Demerara. Der er Efterspørgsel for Tonnage fra Maracaibo, Haiti, Cuba og Laguna, endvidere for Greenheart fra Demerara, og Raterne er temmelig faste. Der hersker Flovhed i Lumber Befragtningerne til Vestindien og Sydamerika.

I den saakaldte „hurrican season“, som varer indtil Slutningen af Oktober, er der en Stansning i al Befragtningsforretning i Vestindien, men de faa Skibe, som udbydes, vil lejlighedsvis finde lønnende Beskæftigelse.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Kønigsberg viser Markedet sig nu noget fastere og noteres Engelsk Kanal 2/, Guernsey, Jersey 2/3 Hvedebasis, til Danmark, Sydsverrig 12 à 13 Mark, Vestsverrig 14 à 15 Mark Rugbasis, Sundsvall, Hernø-sand, Havre og Ærter 6 à 7 Mark (Oktober), Neustadt Brædder 7 Mark pr. Last.

ab Danzig er det til Dels uforandret og udbydes 5 Mark pr. Ton Oljekager pr. straks og $5^{1/2}$ Mark pr. Oktober til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne.

ab Stettin er Markedet omtrent uforandret fra forrige Uge, mulig lidt fastere.

ab Greifswald noteres 4 Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sundhavn.

ab Rostock søges stadig Skibe, dog noteres endnu kun $3^{1/2}$ Mark Sundhavn, 4 Mark Danmark Rug.

ab Wismar er sluttet $3^{1/2}$ Mark pr. Ton Rug til Sundhavn, og udbydes der flere Laster derfra bl. a. til Gøteborg.

ab Bornholm er sluttet til Aabenraa 4 Mark, Kiel $3^{1/2}$ Mark, og noteres Flensborg $3^{1/2}$ Mark, Danzig $3^{1/4}$ à $3^{1/2}$ Mark, alt pr. Ton Sten.

ab Kjøbenhavn har det i den senere Tid været ret flovt, der ventes nu et Par Dampere fra Sortehavet, hvorfra mulig vil komme nogle Partier til Omladning; der blev sluttet til Kolding Bomuldsfrøkager 15 Øre pr. Centner.

ab danske Provinshavne noteres til Kalmar 3 Kr., Holland 6 Mark, Østkyst England $1/3$ à $1/4^{1/2}$, alt Hvede eller Byg.

ab Sydsverrig noteres til Kønigsberg $3^{3/4}$ à 4 Mark, Stettin $3^{1/4}$ à $3^{1/2}$ Mark, Hamburg 4 à $4^{1/4}$ Mark, alt Gadesten, til Gefle Rug $4^{1/2}$ Kr.

ab svenske Sundhavne — Flensborg 3 à $3^{1/4}$ Mark, Drammen, Frederiksstad $3^{1/2}$ à 4 Kr., Aalesund $5^{1/2}$ Kr., alt Lervarer, til Åbo 65 Øre, Uleåborg 95 Øre pr. F. Cement.

ab Halmstad — Tyne, Kortprops 13/6, Vejle Tømmer $6^{1/2}$ Øre.

ab Leithsfjord Kul til Frederikshavn £ 4.10.0, Skiensfjord £ 4.15.0, ab Methil, Drammen £ 5.0.0, ab London Koks Drammen 4/9 à 5/.

Rettelse. I „Fragtmarkedet“ i sidste Nr. er Side 440, 2. Spalte, Linje 4. f. o. indløbet en Fejl, idet der staar „fra denne Plads sluttedes nogle enkelte, prompte Baade til $1/2$ à $1/4$, skal være „til $1/2^{1/4}$ “. I Linje 12 staar ligeledes $1/2$ à $1/4$ i Stedet for $1/2^{1/4}$.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Kan en Mønstringsbestyrer eller et Konsulat i Udlandet nægte at afmønstre Folk forinden disses Afregningsbøger er fremlagte i underskrevet Stand? Sølvens § 100 giver Folkene Ret til at lade Afregningen prøve; heraf skønner jeg maa følge, at det ikke er lovbealet andet Sted, at Afregningsbøgerne skal præsenteres, inden Afmønstring kan finde Sted. Det er i den senere Tid hændt mig et Par Gange, at Afmønstring er blevet nægtet af nævnte Grund; derfor tillader jeg mig at fremsætte dette Spørgsmaal.

H. Nielsen,
S. S. „Frisia“.

Sv.: Vi mener ikke der findes Hjemmel for Mønstringsbestyreren eller Konsulatet til at stille som Betingelse for Afmønstring, at Afregningsbøgerne fremlægges. At Skibsføreren eller nogen af Mandskabet har Ret til at lade Afregningen prøve af Mønstringsbestyreren, eller til at fordre, at denne skal foretage Afregningen, vedkommer ikke Afmønstringen.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 2den Eksamenstermin i 1904 har Skolen indstillet: til den almindelige Styrmandseksamen 6 Elever, til 2den Afdeling 9 i Navigation, 7 i Geografi og Vejrlære, 6 i Engelsk, 9 i Søret og Handelsvidenskab. Til Sætteskipperprøven 1 Elev. Alle indstillede Elever bestod.

Maskinisteksaminerne er afsluttede med følgende Resultat: Til Maskinpasserprøven indstillede sig 8, hvoraf bestod 6, til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 84, hvoraf bestod 70, til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve indstillede sig 25, hvoraf bestod 21, til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag indstillede sig 14, hvoraf bestod 10, til den udvidede Maskinisteksamens Maskinfag indstillede sig 4, hvoraf bestod 4, til den udvidede Maskinisteksamens Tillægsprøve i Elektroteknik indstillede sig 21, hvoraf bestod 16.

Ugens Havarier.

Sverdrup, Skonnert af Helsingborg, er den 7. ds., paa Rejsen fra St. Petersburg til Samsø med en Ladning Sol-sikkekager, strandet paa Sjællands Rev. Skibet bliver sandsynligvis Vrag. Besætningen bjærgedes ind til Lynæs.

Anglo Dane, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 9. ds., paa Rejsen fra Swansea til Tarragona med en Ladning Kul, indkommet til Falmouth med en Del Beskadigelser, foraarsaget ved Kulgasekspllosion om Bord.

Hoppet, Skonnert af Wätø, er d. 12. ds. kommet paa Grund paa Gjedser Rev. Svitzers assisterer.

Ansgar, 3-m. Skonnert af Rønne, er, paa Rejsen fra Carlshamn til Syd-Amerika med Trælast, indkommet til St. Johns med Tab af Dækslast og med nogen oven Bords Skade, foraarsaget af haardt Vejr.

Alma, Barkskib af Sarpsborg, har været paa Grund paa Bredegrunden ved Skanør. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil for Eftersyn. Befundet ubeskadiget og fortsat Rejsen.

Jupiter, russ. 3-m Skonnert, kom d. 6. ds., paa Rejsen fra Hull til Selvesborg med en Ladning Kul, paa Grund ved Maglebylille Hage. Flot med Assistance af Svitzers Katte-gat og har, efter Undersøgelse, fortsat Rejsen.

Laurine Mathilde, Jagt, er, paa Rejsen fra Bagenkop med Korn, sprunget læk og sunket ved Hestehaveskoven paa 8 Fod Vand. Besætningen bjærgede sig i egen Baad i Land. Galeasen Ingeborg forsøger at bjærge noget af Lasten.

Christine, Sejler af Söderstapel, har, paa Rejsen fra Hamburg til Danmark med en Ladning Majs, været i Kollision med Slusen ved Holtenau og faaet en Del Skade. Skibet er indkommet til Kiel og maa losse for at reparere.

Kronborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Mobile til Rotterdam, maattet søge ind til Lizard for at reparere en Maskinskade.

„The Globe“

skriver den 19. Juli 1904:

En af vore tekniske Samtidige har nylig givet en interessant Beretning angaaende den nuværende Forfatning af saavel Ruslands som Japans Krigsskibe. Det er fornøjeligt at se den Enstemmighed, der i Følge denne Artikel raader med Hensyn til de med BELLEVILLE Dampkedler forsynede Skibe; disse siges alle at være i fortrinlig Stand, og har ikke under de forskelligartede Krav, Krigen medfører, voldt Maskinmestrene Vanskeligheder af nogen Art. Det berettes saaledes om de japanske Skibe „Nikasa“, „Asahi“, „Yakumo“, „Adzumo“ og „Idzumo“, at de alle er i god Tilstand, at de sejler godt og hurtigt, at deres Belleville Kedler ikke foraarsager Vanskeligheder, og at deres Maskinuheld har været af meget mild Natur. Af Torpedo-Ødelæggerne er „Shirakumo“ og „Asashio“ de bedste; alle de øvrige har efterhaanden tabt betydelig i Sejlhurtighed. Af de russiske Skibe besidder „Bayan“, „Gromobi“, „Rossia“ og „Askold“ alle betydelig Hurtighed. Disse Skibe, med Undtagelse af „Askold“, har alle Belleville Kedler; „Askold“ har Thornycroft Kedler. „Retvisans“ Kedler er bragte ud af Stilling og dette Skibs Sejlhurtighed betydelig formindsket. I en Del af „Palladas“ Kedler blev Rørene slømt krummede og forvredne, men Skibets egne Maskingeniører har taget dem alle ud, rettet dem ud og paany anbragt dem. Ruslands hurtigste Torpedo-Ødelægger er „Lieutenant Burukoff“, der, som det vil være i frisk Minde, nylig undslap fra Port Arthur med en Del Depecher, som den heldigt afleverede, hvorefter den vendte tilbage til Port Arthur uden at have mødt noget Uheld. Vor ærede Samtidige drager følgende Lære af Krigsbegivenhederne: 1) Den af svære Projektiler foraarsagede Rystelse har en udpræget Tilbøjelighed til at bringe Maskinerne ud af Stilling, men har mindre Virkning paa Dampkedlerne, end man skulde have ventet, og det hvad enten disse er cylindriske eller med Vandrør-System. Kun direkte Berøring af Projektilerne har indvirket paa Damp-Generatorerne. 2) Alle mindre Fartøjer, særlig Torpedobaade, bliver hurtig ubrugbare og taber i Sejldygtighed, naar de sættes til haardt Arbejde. 3) Større Skibe lider intet i denne Henseende. 4) Fuldstændig Ubrugeliggørelse af Maskinerne paa Grund af Kanonskud er

højest usandsynlig. 5) Cylindriske Kedler har vist sig at være Vandrør-Kedler, i hvert Fald saadanne af Belleville Typen, underlegne. I de sidstnævnte er Rørene uden Vanskelighed rensat i rum Sø, medens for de førstnævntes Vedkommende det ofte har været nødvendigt for Skibene at søge Havn for at rense Rørene paa Grund af Ansamlinger. 6) Det har i ingen af Flaaderne været muligt at vedligeholde „full speed“ i længere Tid; Vanskelighederne ved Brændselsforsyningen er en af Grundene hertil.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Refshaleøen er d. 10. ds. et nyt Dampskib, Værftets Nybygning Nr. 242, løbet af Stablen. Skibet er 155 Fod langt mellem Perpendikulærerne, 27 Fod bredt og 14' 9" dybt til Hoveddækket og bygges for Regning Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise.

Det er bestemt til Dykkerbrug og bliver i alle Henseender udstyret med det nyeste og bedste paa dette specielle Omraade, lige som det vil blive forsynet med en i Forhold til Baadens Størrelse kraftig Maskine (1000 H. K.), af Hensyn til Bugsering og Bjærgning.

Skibet døbt af Frk. Melchior og erholdt Navnet Viking.

Afløbningen foregik smukt og uden Uheld.

Paa den ledige Bedding lægges straks Kølen til en ny moderne Passagerdamper til Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866.

Der er foretaget officiel Prøvetur med Tankdamperen Petrolen, bygget af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Regning Det danske Petroleumsk- Aktieselskab. Prøvefarten faldt særdeles heldig ud baade hvad Fart og Kulforbrug angik.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering. Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 13. September.) Adolph Andersen, Schubert, afg. fra Antwerpen 11. September til Kønigsberg. — Alabama, Gøtsche, ank. hertil 26. Aug. — Alexandra, Thomsen, ank. hertil 11. September. — Algarve, Borries, ankom til Nizza 9. September. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 29. August. — Antwerpen, Mikkelsen, afgik herfra 11. Septbr. til Newcastle. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 13. Septbr. — Arno, Strubberg, ankom til Åbo 12. Septbr. — Axelhus, Skow, ankom hertil 11. Septbr. — Baron Stjernblad, Kaas, pass. Holtenau 13. Septbr. hertil. — Beira, Lunge, ank. til Wasa 12. Septbr. — Christian IX., Müller, ankom hertil 12. September. — Dagmar, Larsen, afgik fra Livorno 12. Septbr. til Neapel. — Douro, Mortensen, ankom hertil 11. Septbr. — Esbjerg ankom til Gefle 11. Septbr. — Florida, Ørum, ankom til Baltimore 10. Septbr. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 11. September. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 11. Septbr. — Georgios I., Sørensen, ankom til St. Petersburg 4. Septbr. — Hekla, Hempel, ankom hertil 11. Septbr. — Hellig Olav, Holst, ankom til New York 5. September. — Hengest, Harder, ankom til Libau 5. Septbr. — Hjelm, Simonsen, afg. fra Danzig 13. September hertil. — Island, Holm, afgik fra Christianssand 2. September til New York. — Jolantha, Christiansen, afg. fra Antwerpen 13. Septbr. til Warkworth. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 11. September. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 7. Septbr. hertil. — Kiew, Frisnette, pass. Brunshüttel 13. September for London. — Kursk, Gommessen, ankom hertil 11. Septbr. — Leopold II, Meyer, afgik fra Cardiff 10. September til

Savona. — Loire, Craignou, ankom til Bordeaux 9. Septbr. — Louise, Kruse, ankom til Alloa 12. September. — Louisiana, Andresen, afgik fra Baltimore 1. September hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Kristiania 7. September til Boston. — Morsø, Jacobsen, ankom til Oporto 7. Septbr. — Moskov, Meldahl, ankom til Antwerpen 6. September. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 10. Septbr. hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Antwerpen 11. September hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. til Antwerpen 8. Septbr. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. til Riga 13. Septbr. — Omsk, Jonsen, afg. fra Gibraltar 4. Septbr. til Marseille. — Oscar II, Jespersen, ankom hertil 11. Septbr. — Perm, Christensen, ankom til London 11. Septbr. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 12. Septbr. til Hull. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 11. September. — Rita, Schibbye, ankom til Trondhjem 11. September. — Seine, Dampt, ankom til St. Petersborg 9. September. — Texas, Andersen, afg. fra New Orleans 9. Septbr. hertil. — Thyra, Fischer, ankom hertil 11. Septbr. — Tiber, Bech, afgik fra Lissabon 12. Septbr. hertil. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 9. September til New York. — Valdemar, Johnsen, pass. Hanstholm 13. Septbr. hertil. — Viking, Rasmussen, ankom til Methil 12. Septbr. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ankom til Riga 10. Septbr. — Bergenser ankom til Bergen 10. Septbr. — Ellen ankom hertil 13. Septbr. — R. F. Berg ankom til Göteborg 9. Septbr. — Annie ank. til Stettin 11. Septbr. — Dovre afgik fra Riga 10. Septbr. til Antwerpen. — Marie afg. fra Manchester 9. Septbr., ank. til Liverpool 10. Septbr. — Vadse afg. herfra 10. Septbr., ank. til Stettin 11. Septbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kotka 10. Septbr. — Frode, Tofte, ankom til Uleåborg 10. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rouen 11. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til South Shields 11. Aug. — Erik II, Schmidt, afgik fra Wearmouth Staiths 13. September. — Knud II, Hansen, afg. fra Kronstadt 13. Septbr. — Skjold, Risø, ankom til Nyland 8. Septbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Blyth 9. Septbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Yxpila 11. Septbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Aarhus 11. Septbr. — Olaf, Mahncke, ankom til Rouen 10. Septbr. — Svend II, Riber, ank. til Chantenay 11. Septbr. — Harald, Hveysel, ank. til Sunderland 10. Septbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Boness 12. September. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Rotterdam 9. Septbr. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Kronstadt 10. Septbr. — Hamlet, Reese, afgik fra Kronstadt 7. Septbr., bestemt til Gand. — Helge, Olsen, ankom til Zaandam 11. Septbr. — Rolf, Olsen, ankom til Borgå 8. September. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Kronstadt 2. Septbr.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Kramfors 13. Septbr. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Pillau 12. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Newcastle 9. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoif, Stoltenberg, ank. til Ghent 8. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Sunderland 10. Septbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Sunderland 9. Septbr., best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Rotterdam 7. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Russ, Rasmussen, ank. til Kronstadt 9. Septbr. — Vladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kronstadt 7. September. — Peter March, Thorsøe, afgik fra St. Petersborg 5. Septbr., bestemt til Stettin.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Ghent 11. Septbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Riga 10. Septbr. — Helga, Risø, ank. til Norrkøping 7. Septbr. — Martha, Christensen, ank. til Honfleur 4. September. — Elna, Rathje, afgik fra Tyne 10. September. — Therese, Pedersen, ankom til Norrkøping 8. September. — Simone, Jørgensen, ankom til Rouen 11. Septbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Tyne 10. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ank. til Archangel 11. Septbr. — Kronborg, Jeppesen, ank. til Stockholm 7. Septbr. — Dana, Lambertsen, ank. til Sunderland 9. Septbr. — Ophelia, Wilhelmsen, afgik fra Nizza 13. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Ouessant 11. September, bestemt til De Kanariske Øer. — Niobe, Mathisen, afg. fra Rotterdam 9. Septbr., best. til Archangel. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Lødingen 9. Septbr., best. til Newcastle. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Methil 10. Septbr., ankom til Eshjerg 12. Septbr. — Nordsøen, Gram, afgik fra St. Petersborg 11. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Nexos, Basse, afgik fra Blyth 7. September, bestemt til Rokkala. — Nora, Jørgensen, afgik fra Horsens 9. Septbr., best. til St. Petersborg. — Napoli, Christensen, afg. fra Methil 7. September, ankom til Horsens 11. Septbr. — Neptun, Knudsen, ankom til Huelva 9. Septbr. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Råfse 6. Septbr., bestemt til Guernsey. — Alfa, Hansen, ank. til Shoreham 11. Septbr. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Luleå 12. Septbr., best. til Sundsvall. — Cito, P. Cl. Nielsen, afg. fra Kings Lynn 12. Septbr., best. til Methil.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Ghent 12. Septbr., best. til Methil. — Mary, Larsen, ank. til Shetlands Øerne 12. Septbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Tynen 11. Septbr. — Karen, Winther, afgik fra Blyth 9. Septbr., bestemt til Riga. — Ester, Sørensen, afgik fra Riga 11. Septbr., best. til Rouen.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Boness 10. Septbr. — Nordland, Petersen, ank. til Kbhvn. 12. Septbr. — England, Andresen, ank. til Libau 9. Septbr. — Rusland, Møller, ankom til Kjøge 10. September.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til London 27. August. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til St. Petersborg 11. Septbr. — Mars, Rasmussen, ankom til Lemvig 12. September.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Aarhus 10. Septbr., best. til Riga. — Russia, Jespersen, afgik fra Delfzijl 11. Septbr., best. til Dunston. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 11. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Normannia, Erichsen, afg. fra Bandholm 7. Septbr., ankom til Skutskær 9. Septbr. — Livonia, Skov, afgik fra Riga 8. Septbr., bestemt til Amsterdam.

Østersøen. Patria, Petersen, ankom til Emden 10. September. — Gratia, Andersen, afgik fra Dordrecht 10. September, ankom til Newcastle 11. Septbr.

Union. Frisia, H. Nielsen, afg. fra Rotterdam 7. Septbr. ank. til Blyth 8. Septbr. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Riga 8. Septbr., bestemt til Amsterdam.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Grangemouth 9. September, ankom til Hamburg 11. Septbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Wiborg 13. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., best. til Uleåborg. — Flynderborg, Larsen, ank. til Bremen 10. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Burntisland 10. Septbr. — Frederiksberg, Hansen, ank. til Algier 13. Septbr. — Jomsborg, Hansen, afg. fra Cardiff 6. Septbr., best. til St. Lawrence. — Kronborg, Hveysel, ank. til Rotterdam 14. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 11. Septbr. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Ardrossan 7. Septbr., best. til St. Lawrence. — Søborg, Fischer, afgik fra Manchester 30. August, bestemt til Quebec. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 11. Septbr. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Savona 7. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Newcastle 11. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Blyth 12. Septbr. — Marselisborg, Mathiesen, ankom til Wiborg 10. Septbr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Grangemouth 13. Septbr. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Uleåborg 11. Septbr., best. til Rouen. — Tuborg, Agerlin, ank. til Methil 12. Septbr. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Calais 11. Septbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Stettin 13. September.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Petersborg 11. Septbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Calais 4. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Ghent 13. Septbr. — Helene, Petersen, afg. fra St. Petersborg 13. Septbr., best. til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Neufahrwasser 11. Septbr., best. til St. Petersborg. — Agnete, Sørensen, ankom til St. Petersborg 12. Septbr. — Hermia, Farup, ankom til Kiel 7. Septbr. — Alice, Hansen, ank. til Korsør 13. Septbr. — Ajax, Brorson, afg. fra Kiel 9. September, best. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Kiel 10. Septbr., best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 12. Septbr., best. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ank. til Marseille 3. Septbr. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Bangkok 7. Septbr. — Siam, Jensen, pass. Perim 12. September for hjemgaende. — Anamba, Cortsen, afgik fra Singapore 7. September. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Buenos Aires 31. August.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Vera Cruz 12. September. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 2. September. — St. Thomas, Prah, afgik fra Bilbao 13. Septbr.

Ærø. Erindring, Hansen, ankom til Kallundborg 11. September.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Repola 13. Septbr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Ghent 14. Septbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Kbhvn. 9. Septbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Repola 12. September. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 11. Septbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Kronstadt 11. Septbr. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Repola 6. Septbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Burntisland 12. Septbr. — N. F. Høffding, Ellekilde,

afg. fra Grangemouth 12. Septbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Calais 7. Septbr. — Chr. Christensen, Hansen, ankom til Uleåborg 10. Septbr.

Vulcan. Vulcan, P. Nielsen, afg. fra Repola 5. Septbr., best. til Calais. — London, Bom, ankom til Kronstadt 9. Septbr. Paris, Krogh, afg. fra Frederikshavn 7. Septbr., best. til Velzen. — Bryssel, Tholander, ank. til St. Petersborg 6. September.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Uleåborg 8. Septbr., best. til Rotterdam. — Wien, Brink, ankom til Rotterdam 13. September.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ankom til Methil 13. Septbr. — Clara, Jensen, afgik fra Methil 12. Septbr., best. til Kjøbenhavn. — Kai, Bønnelycke, afgik fra Husum 29. August, bestemt til Algier. — Svend, Kurtzhals, ankom til Karrebæksminde 11. September. — Erik, Steen, ankom til Horsens 11. Septbr. — Axel, Damm, ankom til Lübeck 11. Septbr. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Holmsund 12. Septbr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Hamburg 10. Septbr.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Helsingør 9. September.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Laura, Callesen, ankom til Fray Bentos 7. August fra Pernambuco. — Mary José, Brinck, afg. fra Melbourne 8. Septbr. til Capetown. — Lenita, Clausen, afgik fra Vlissingen 10. September til Gøteborg. — Prinsesse Marie, Clausen, pass. Beachy Head 7. Septbr. fra Hamburg til Guaymas.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, ankom 9. Septbr. til Methil fra Halmstad.

Rønne. Cathrine, Hansen, ankom til Marstal 4. Septbr. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Rendsburg 6. Septbr. — Ansgar, Clausen, ankom til Limerick 7. Septbr. — Tordenskjold, Kjeller, ankom til Miramichi 23. August. — Courer, Jakobsen, ankom til Windau 9. Septbr. — Erik, Sonne, ankom til Lowestoft 9. Septbr. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpmünde 10. Septbr. — Rolf, Møller, ankom til Stolpmünde 11. Septbr.

Svendborg. Fylla, Rasmussen, ankom til Skellefteå 5. Septbr. — Rota, Rasmussen, ank. til Ulblasedam 5. Septbr. — Ane, Rasmussen, ankom til Drøbak 3. Septbr. — Guldberg, Skovgaard, ankom til Drøbak 7. Septbr. — Martin, Rasmussen, ank. til Boulogne 7. Septbr. — Kirstine, Dam, ankom til Kjørteminde 7. Septbr. — Haabet, Andreasen, ankom til Cromarty 7. Septbr. — Astræa, Frederiksen, ank. til Bandholm 8. Septbr. — Standard, Rasmussen, ankom til Great Yarmouth 7. Septbr. — Noah, Poulsen, ankom til Kjøbenhavn 8. Septbr. — Lyø, Jensen, ankom til Dunkerque 8. Septbr. — Gæa, Petersen, ank. til Fowey 9. Septbr. — Garibaldi, Poulsen, ank. til Rødvig 9. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Libau 9. Septbr. — Activ, Mouritzen, ankom til St. Petersborg 9. Septbr. — Odin, Andersen, ank. til St. Petersborg 8. Septbr. — Elise, Andreasen, ank. til St. Petersborg 9. Septbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Invergordon 10. Septbr. — Ludvig, Larsen, ank. til Kingslynn 9. Septbr. — Concordia, Henriksen, ankom til St. Petersborg 10. Septbr. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Helsingør 9. Septbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Riga 10. Septbr. — Urania, Nielsen, ankom til St. Petersborg 10. Septbr. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til St. Petersborg 12. Septbr. — Dagny, Rasmussen, ankom til Bandholm 11. Septbr. — Najaden, Bentzen, ankom til Holnis 11. Septbr. — Meta, Møller, ankom til Frederikshavn 10. Septbr.

Ærs. Danmark, Knudsen, ank. 6. Septbr. til Hamburg. — Emanuel, Schmidt, ankom 3. Septbr. til Kjøge. — Christian, Eschen, afgik 5. Septbr. fra Kjøbenhavn til Landskrona. — De tre Søskende, Rasmussen, afgik 5. Septbr. fra Kjøbenhavn til Malmø. — Aerial, Andersen, ankom 5. Septbr. til Skellefteå. — Immanuel, Bager, ank. 6. Septbr. til Holbæk. — Marie, Weber, ankom 6. Septbr. til Svendborg. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 6. Septbr. til Berwick. — Theodor, Andersen, ankom 5. Septbr. til Kjøbenhavn. — Enigheden, Petersen, ankom 5. Septbr. til Kjøbenhavn. — Juliane, Petersen, ankom 6. Septbr. til Frihavnen. — Marthing, Friis, ankom 6. Septbr. til Rudkjøbing. — Kronen, Hermansen, ankom 7. Septbr. til Lissabon fra Fogo (New Foundland). — Salus, Bager, ankom 8. Septbr. til Straleryssurence. — Christiane, Petersen, ank. 7. Septbr. til St. Petersborg. — Alf, Hansen, ank. 6. Septbr. til Kjøge fra Kenigsberg. — Amalie, Nielsen, ankom 8. Septbr. til Swinemünde. — Adele, Rasmussen, afg. 7. Septbr. fra Kjøbenhavn til Vejle. — Skandia, Hay, ank. 7. Septbr. til Lerwick. — Noah, Eriksen, ank. 6. Septbr. til Nykjøbing S. — Anne, Hansen, ankom 8. Septbr. til Swinemünde. — Rise, Bager, ankom 6. Septbr. til Dysart. — Forældres Minde, Lauritsen, ankom 6. Septbr. til Helsingør. —

Emmanuel, Erichsen, ankom 7. Septbr. til Themsen. — Sofie, Lauritsen, ankom 7. Septbr. til St. Petersborg. — Anna Cecilie, Dreie, ankom 9. Septbr. til Warnemünde. — Valkyrien, Fries, ankom 30. August paa Ponta Delgada Red (Azorerne). — Albertha, Kroman, ankom 9. Septbr. til Axeløund. — Enigheden, Friis, ankom 7. Septbr. til Burg. — Anne, Schmidt, ankom 9. Septbr. til Fowey. — Eos, Cristensen, ankom 9. Septbr. til Nederkalix. — Herkules, Bager, ank. 9. Septbr. til Neufahrwasser. — Thekla, Fabricius, ankom 10. Septbr. til Gefle. — J. Koføed, Andersen, afgik 10. Septbr. fra Cherbourg til Vejle. — Claudia, Aberg, afgik 17. August fra Maracaibo. — Alma Marie, Hansen, ank. 10. Septbr. til Whitstable fra Leith. — Argo, Christensen, ankom 9. Septbr. til Kingslynn. — Juliane, Petersen, afgik 7. Septbr. fra Frihavnen til Helsingør. — Heimdahl, Eriksen, afgik 10. Septbr. fra Hamburg til Norge. — Fredensborg, Kisby, ank. 22. August til San Fernando (Trinidad). — Elise Marie, Olsen, ankom 9. September til Søvesborg (Sverrig). — Genius, Bastrup, ankom 10. Septbr. til London. — Bølgen, Friis, ankom 10. Septbr. til Warnemünde. — Søstrene, Christensen, ankom 11. September til Hamburg. — Caroline, Eschen, ankom 11. September til Odense. — Lorentz, Levinsen, ank. 10. Septbr. til Wiborg. — Dorthea, Christensen, ank. 10. Septbr. til Kjøbenhavn. — Kathinka, Olsen, ankom 12. September til Libau. — Mathilde, Hansen, ankom 12. Septbr. til Faxø Ladeplads. — Merkur, Friis, ankom 12. Septbr. til Sundsvall. — H C Grube, Svane, afsejlede 8. Septbr. fra Wolmer. — Ino, Weber, ankom 10. Septbr. til Malmø. — Elise Dyreborg, Clausen, ank. 10. Septbr. til Libau. — Emanuel, Schmidt, afgik 8. Septbr. fra Kjøge til Rostock. — Nielsine, Christensen, afgik 9. Septbr. fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Alf, Rasmussen, ankom 12. Septbr. til Fecamp. — Erik Kirstine, Albertsen, afgik 9. Septbr. fra Frihavnen til Aalborg. — Anne Sophie, Petersen, afgik 9. Septbr. fra Frihavnen til Nykjøbing Sj. — Hermod, Dreimann, ankom 11. Septbr. til Normouthier.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 11 Fod, i Kanalen 9½ Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

Kattegat. Jylland Ø.-Kyst. Randers-Fjord. I Foraaret 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen af Indløbet til Randers-Fjord:

Den hvide, stumpe Tønde S. for Baakelinjen, uden for Barren, ombyttes med en hvid Stage med 2 Halmviske, de 4 røde Tønder ved N.-Siden af Indløbet ombyttes med 4 røde Stager, og de 4 hvide Tønder ved S.-Siden af Indløbet med 4 hvide Stager. Sømærkernes Plads bliver uforandret og de bliver ens Sommer og Vinter.

Sundet. Hveen V. Vraget af Skonnerten, der var sunket V. for Hveen, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 6 Fv. Afmærkningen er inddragen.

Store-Bælt. Sjælland V.-Kyst. Reersø. Fiskertyret paa Reersø staaar paa S.-Kysten, paa V.-Enden af Skalager-Banke. 55° 30' N. Br. 11° 5' Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Småland. Idö. Uden for Idö, SSV. for Dämman, er fundet en 8 Fods Grund. 57° 41' 45" N. Br. 16° 50' 30" Ø. Lgd.

Kvädöfjärden. En 3 Fods Grund er funden i Kvädöfjärden, S. for Skæret Södersäck. 58° 1' 39" N. Br. 16° 50' 31" Ø. Lgd.

Stockholm Skærgaard. Dalaröström. Paa Grunden Salt-säcken i Dalaröström opføres et Fyrtaarn. Indtil den 30te September 1904 maa Stedet ikke passeres med mere end 4 Mils Fart.

Tyskland. Plantagenet Grund. De røde Spirtønder, der var udlagte til Brug ved Opmaalning ved Plantagenet Grund, er inddraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Stadt. Paa Norges Vestland er følgende Boer fundet:

En 6 Fv. Bo, 7 Kbl. N. t. V. $\frac{3}{4}$ V. fra Faakornet. 62° 6' 54" N. Br. 5° 6' 30" Ø. Lgd. En 4 Fv. Bo, 5 Kbl. NV. $\frac{3}{4}$ N. fra Faakornet. 62° 6' 36" N. Br. 5° 6' 20" Ø. Lgd. En 7 Fv. Bo, Rødeskjoldgrunden, $\frac{3}{2}$ Kbl. V. t. S. $\frac{3}{4}$ S. fra Faakornet. 62° 6' 6" N. Br. 5° 6' 18" Ø. Lgd. Hornelen netop i Skjul bag Skolmen leder fri V. om Boen. En 10 Fv. Bo, $\frac{4}{4}$ Kbl. SV. t. S. $\frac{3}{4}$ S. fra Faakornet. 62° 5' 48" N. Br. 5° 6' 36" Ø. Lgd. En $9\frac{1}{2}$ Fv. Bo 6 Kbl. V. t. S. fra Kraaka. 62° 3' 15" N. Br. 5° 4' 48" Ø. Lgd. En 8 Fods Bo Ø. for Ersholmen. 62° 3' 5" N. Br. 5° 20' 42" Ø. Lgd. I Løbet mellem Buholmene og Kobbehalm ligger en 7 Fods Bo paa 62° 10' 9" N. Br. 5° 5' 30" Ø. Lgd., hvorfra Løbet ikke bør benyttes.

Tyskland. Elben. Kugelbake. Arbejderne ved at løfte Vraget af den $1\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. $\frac{1}{4}$ N. fra Kugelbake sunkne Damp "Gefie" er begyndt. Fra Stedet, der skal passeres langsomt, vises et rødt Flag over en sort Ballon, om Natten to hvide Lanterner lodret for hinanden paa den Side, hvor det skal passeres, og en rød over en grøn Lanterne paa den anden Side.

Elben. Brunshausen. I Elben har der mellem Pagensand og Brunshausen dannet sig Plader, som fra den sorte Tønde Nr. 5/6 strækker sig fra Hungriger Wolff c. $\frac{1}{4}$ Kbl. SSV. ud i Farvandet, saa at der i Linjen, Stadersand og Bassenheth Fyr overet, kun er $\frac{1}{2}$ Fod. Lavvande.

Weeser. Roter Sand. Roter Sand Fyrs hvide, faste Vinkel lyser nu fra S. 3° V. til S. 5° V., og begrænses henholdsvis af rødt To-Blink og rødt Et-Blink.

Jade. Fyrskibet „Aussen Jade“. Fyrskibet „Aussen Jade“ er nu forsynet med et elektrisk Apparat til Natsignaler.

Paa Grund af Farvandets Forandring er Fyrskibet „Aussen Jade“ flyttet og ligger nu i 36 Fod Vand. 53° 50' 45" N. Br. 7° 59' 0" Ø. Lgd. Sort Spidstønde AJ/1 ligger i 40 Fod Vand. 53° 50' 31" N. Br. 8° 0' 0" Ø. Lgd. Sort Spidstønde AJ/2 ligger i 35 Fod Vand. 53° 50' 8" N. Br. 8° 1' 29" Ø. Lgd. Fyrskibet „Minsener Sand“ ligger i 32 Fod Vand. 53° 48' 59" N. Br. 8° 4' 48" Ø. Lgd. Rød Spirtønde L ligger i 27 Fod Vand. 53° 44' 31" N. Br. 8° 4' 6" Ø. Lgd. I Aussen Jade er Dybden i det afmærkede Farvand ikke under 25 Fod til Tønde L.

Holland. Schiermonnikoog. Paa Schiermonnikoog giver Kystvagten nu Signaler fra Masten til Storm-Signalerne og ikke fra det N-lige Fyrtårn.

Wester Ems. Da Huibertplaat er tiltagen NV. efter, er den røde Vager WF, Midden Huibert, flyttet $2\frac{1}{2}$ Kbl. N. t. Ø. hen i $8\frac{1}{2}$ Fv. Vand. 53° 35' 9" N. Br. 6° 36' 23" Ø. Lgd.

Hoek van Holland. I Zeegat Hoek van Holland er Dybden nu 28 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Frankrig. Dunkerque. Fyrskibet „Snouw“ er atter udlagt paa Station og Lys- og Klokketønden inddragen.

England. Tyne. Den røde Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 S., er atter udlagt. Den ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 22° Ø. fra Baaken ved Black Middens. 55° 0' N. Br. 1° 24' V. Lgd.

Skotland. Macduff Harbour. Ved Macduff Harbour forlænges Ø.-Pieren $\frac{1}{2}$ Kbl. mod NV. Paa dens Yderende skal tændes et grønt, fast Fyr. Det røde og hvide faste Fyr paa V.-Pierens Hoved skal ombyttes med et rødt, fast Fyr. 57° 40' N. Br. 2° 30' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. I Havre er Guai de Marée nu under Bygning. Arbejdsstedet er afmærket saaledes:

En hvid Baake med Ballon er opført paa N.-Kajen. $1\frac{1}{4}$ Kbl. N. 10° Ø. fra det røde Blindefyr paa S.-Pierens Hoved. Fra Baaken vises et rødt, fast Fyr. Linjen, disse to Fyr overet, gaar $\frac{1}{4}$ Kbl. uden for Arbejdsstedets Yderende.

Tre hvide Tønder er udlagt 3 Kbl. S. 64° Ø., $2\frac{1}{4}$ Kbl. S. 48° Ø. og $1\frac{3}{4}$ Kbl. S. 20° Ø. fra Fyret paa S.-Pierens Hoved.

En rød Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er udlagt $1\frac{3}{4}$ Kbl. S. 10° V. fra Fyret paa S.-Pierens Hoved i Linje med Baaken paa N.-Kajen.

Man maa ikke gaa inden om Tønderne, der flyttes, eftersom Arbejdet skrider frem.

England. Firth of Solway. St. Bees Head. Den 25de November 1904 oprettes ved St. Bees Head Fyr et Taagesignal, der hver $7\frac{1}{2}$ Minut giver Et-Knald. 54° 31' N. Br. 3° 38' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Four. Four Fyr er forstærket. Lysrønnen er nu $22\frac{1}{2}$ Kml. for Blussene, $16\frac{1}{2}$ Kml. for det faste Lys.

Gironde. Fyrskibet „Talais“ er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget.

Hourtin. Hourtin Fyrs Lysævine er forstærket til $28\frac{1}{2}$ Kml. Det viser Et-Blink hver 5. S., Blink $\frac{1}{4}$ S., Mørke $4\frac{3}{4}$ S.

Arcachon. Arcachon nye Fyr, der afvekslende hver 20 S. viser hvidt Et-Blink og rødt Et-Blink, er nu tændt. Lysævnen vil blive forstærket.

Det hvide, faste, midlertidige Fyr er slukket.

Bassin d' Arcachon. I Bassin d'Arcachon er, paa Grund af Løbenes Forandring, følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: Den rød og sort vandret sribede Anduvnings-Klokketønde med Ballon er flyttet S. hen i Linien, Tønderne Rastey og Flamberge overet. 44° 33' 25" N. Br. 1° 19' 12" V. Lgd. Den sorte Tønde Nr. 5 med Cylinder ved V.-Siden af det indre Løb ved Banc d'Arguin S.-Pynt er midlertidig inddragen.

Forenede Stater i Nordamerika. Delaware River. Fort Mifflin Barre. Red Bank Channel. Red Bank Channel, S. og Ø. for Fort Mifflin Barre, er afmærket med fem Spirtønder, der ligger i c. 13 Fod Vand. Anduvningstønden, Spirtønde Nr. 2, ligger fra Horseshoe V.-lige Gruppens bageste Ledefyr i S. 1° V. og fra Tinicum Island bageste Ledefyr i N. 55° Ø.

Liston. I den NV-lige Forlængelse af Midten af en 29 Fods Rende, som graves fra et Punkt SØ. for Bombay Hook Fyr til Dredged Channel Midway Tønde Nr. 17 a, skal tændes to Ledefyr. Forfyret vises fra en Mast med hvid Trekant paa Delaware River V.-Side $\frac{7}{8}$ Kml. S. for Fort Penn forreste Ledefyr. Flammens Højde: 35 Fod. 39° 28' 55" N. Br. 75° 35' 31" V. Lgd. Bagfyret vises fra en Baake med sort Trekant, $3\frac{1}{3}$ Kml. N. 42° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 140 Fod. 39° 31' 26" N. Br. 75° 38' 22" V. Lgd.

De nedre $2\frac{1}{2}$ Kml. af den gravede Rende er paa NØ.-Siden af Fyrlinien uddybet til 29 Fod og de øvre $4\frac{1}{2}$ Kml. paa hver Side af Fyrlinien til 29 Fod i c. $\frac{1}{2}$ Kbl. Afstand fra Fyrlinien.

Virginia. Chesapeake Bay. Piankatank River. Cherry Point. Paa S.-Siden af Indløbet til Piankatank River er i 8 Fod Vand opført en sort, 16 Fod høj Baake, hvorfra skal vises et Fyr, der hedder Cherry Point Baakefyr. fra Stingray Point Fyr i S. 37° V. og fra Stove Point i S. 79° Ø. 37° 31' 13" N. Br. 76° 18' 35" V. Lgd.

Rappahannock River. Ross Rock. Paa NØ.-Siden af Rappahannock River er i 10 Fod Vand opført en rød, 16 Fod høj Baake, hvorfra skal vises et Fyr, der hedder Ross Rock Baakefyr, fra Bowlers Rock Fyr i N. 30° V. og fra Lowrys Point i N. 21° Ø. 37° 54' 4" N. Br. 76° 47' 25" V. Lgd.

Sturgeon Creek Shoal. Paa S.-Siden af Rappahannock River, paa Kanten af Grunden ud for Sturgeon Creek, er i 9 Fod Vand opført en sort, 16 Fod høj Baake, hvorfra skal vises et Fyr, fra Stingray Point Fyr i N. 63° V., og fra Mosquito Point i S. 46° Ø. 37° 35' 10" N. Br. 76° 19' 46" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaimiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. North Channel. Paa N.-Siden af North Channel Indløb til Tampa Bay og tæt ved S.-Pynten af Mullet Key er i 9 Fod Vand opført en sort, firkantet Baake, hvorfra skal vises et Fyr, som hedder North Channel Baakefyr, fra Egmont Key Lodsudkig i N. 40° Ø., $1\frac{7}{8}$ Kml., og fra Egmont Key Fyr i N. 62° Ø., $1\frac{5}{16}$ Kml. 27° 36' 40" N. Br. 82° 44' 23" V. Lgd.

Pensacola Bay. Caucus Cut. Caucus Cut bageste Ledefyr er flyttet lidt N. 19° V. hen i Fyrlinien, og vises nu fra en hvid, firkantet, pyramideformet Baake. Flammens Højde: 64 Fod. 30° 20' 15" N. Br. 87° 19' 0" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. San Sebastia Island. Boi Point. Det permanente, hvide Blindefyr paa Boi Point er atter tændt og det midlertidige, hvide, faste Fyr slukket. 23° 58' S. Br. 45° 14' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Villefranche. Paa Villefranche Red har det røde Semærke Le Vaët eller Le Voët nu rød Kegel som Tophetegnelsen. 43° 40' 36" N. Br. 7° 19' 31" Ø. Lgd.

Italien. Reggio Calabria. Ved Reggio Calabria er tæt uden for Molens Hoved i 21 Fod Vand udlagt en hvid firkantet Boje med Ballon.

Bari. Ved Bari er S. Molen forlænget $\frac{1}{2}$ Kbl. Den Yderende ligger nu 500 A len S. $22\frac{1}{2}$ Ø. fra Fyret paa Molen.

Malta. Grand Harbour. Saint Elmo Point. gPaa Yderenden af Stilladset paa Bølgebryster, som by ges ud for Saint Elmo Point, er tændt to grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 39 og 33 Fod. Fyrene flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Saint Elmo Fyr: 35° 54' N. Br. 14° 31' Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Triest. Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af Molen Guiseppina er slukket; paa Molen brænder flere elektriske Lamper, deraf en paa dens Yderende.

Algier. Bone. Ved Bone Havn er paa Yderenden af Lion Molen til Forsøg tændt et Fyr med Tre-Formærkelser hver 10 S. Lyset er hvidt, undtagen fra S. 10° Ø. til S. 10° V., hen imod Cap de Garde, hvor det er grønt. Flammens Højde: 61 Fod. Lysævnene: 11 Kml. 36° 54' N. Br. 7° 48' Ø. Lgd.

Asiens Ø-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Pajoeng. Det hvide faste Fyr paa Øen Pajoeng S.-Pynt er ombyttet med et hvidt Blinkfy, der hver 3 S. viser Et-Blink af 1 S. Varighed. 5° 49' S. Br. 106° 33' Ø. Lgd. Paa S.-Enden af Revet, som strækker sig ud fra Øen, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 Fod. Synsviddene: 6 Kml. Det vises fra en Pæl, der staar i 6 Fod Vand.

Tandjoeng Priok. Det hvide, faste Fyr paa det Ø-lige Havnehoved ved Tandjoeng Priok er forandret til et hvidt, hurtigblinkende Fyr 6° 5' S. Br. 106° 52' Ø. Lgd.

Sumatra S.-Kyst. Lampongbaai. Telok Betong Red. Den sorte Spidstønde med Ballon paa Telok Betong Red skal ombyttes med en sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser, Lys 10 S., Merke 10 S. 5° 28' S. Br. 105° 16' Ø. Lgd.

Sumatra Ø-Kyst. Singkep N.-Kyst. Raja Baai. I Raja Baai er fundet et Rev med 3 Fod Vand, fra Mentigi Station i S. 78° V. og fra Øen Pelang N.-Pynt i N. 77° V. 0° 20'. S. Br. 104° 24' Ø. Lgd.

Japan. Korea Stræde. Okino Shima S. En Dybde af 12 Fv. er fundet S. 16° Ø. fra Ken Saki, SV.-Enden af Okino Shima og fra samme Øs SØ-Ende i S. 34° V. 34° 13' 51" N. Br. 130° 5' 45" Ø. Lgd. 3 Kbl. Ø. 1/2. herfor er der 9 Fv., og mellem disse to Steder 10 à 11 Fv. Klippebund.

Gulf of Tokyo. Shinagawa Bay. Vraget af Skonnerten, som var sunket i Shinagawa Bay, 6 Kbl. SV. fra Haneda Tønde, er borttaget. 35° 29' N. Br. 139° 46' Ø. Lgd.

Honshu NV.-Kyst. Nanao South Harbour. Takase. Paa Grunden Takase er der kun 2 1/2 Fv. Vand; den ligger 5 Kbl. S. 7° Ø. fra Me Jima NØ.-Pynt og i S. 85° Ø. fra Usuki Saki.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Siam, Tonkin, Brisbane og Maryborough i Australien, Payta i Peru, Valparaiso og Antofagasta i Chili samt Brasilien er erklæret for pestsmittet.

Spanien. — Valparaiso er erklæret for pestfri.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. September 1904. — Takstkrigen i Atlanterhavsfarten. — Dampskibet Oscar II's Grundstødning. — Skibsmægler P. A. Petersen. — Internationalt Særetsmøde i Amsterdam. — Skibes Fart og Dybgaaende. — Manglende Last. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Ulandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Sept. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	77 1/4	—77	77 77 1/4
Danmark			72 3/4 73
Norden	93 1/4		93 93 1/4
Kjøbenhavn			71 71 1/2
Carl	76		75 3/4 76 1/4
Dannebrog			81 81 1/2
Skjold	57 3/4	—58	58 58 3/4
Urania	16 1/2		16 1/2 16 3/4
Union			80 3/4 81 1/2
Dampsk. af 1896			83 1/2 84
Østasiatiske			85 1/2 86
Østersøen			89 1/2 90
Nordsoen			21 30
Vesterhavet			97 102
Dansk-russisk Dampsk.			82 1/2 87 1/2
Cimbria			— —
Gorm			— —
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...			— —
Foren. Bugser-Selsk.			58 63
Inga			— —
Hejmdal			97 98
Dampskibe Obligationer.			
4% foren. Dampsk.			99 100
4 1/2% Østasias. Komp.			— —
5% Norden	100		100 105
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			— —
3 1/2% uopsig. Stats	98		98 98 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.			84 1/4 84 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			87 88 1/2
4% — — — 2. Serie ..			94 1/4 94 1/2
4% — — — 1. — ..			96 3/4 97 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	87 1/4		87 87 1/4
4% — — — 7 — ..			93 3/4 94
3 1/2% Landkreditk. 3 —			89 3/4 91 3/4
Aktier.			
Nationalbank			147 148
Privatbank	117 1/4		117 117 1/4
Landmandsbank			122 1/4 122 3/4
Handelsbank			126 126 1/4
Grundejerbank	114 1/4		114 114 1/4
Burm. & Wain			97 1/2 97 3/4
Helsingørs Jærnsk.			98 98 1/2
Sukkerfabr.	156 1/2	3 1/4-157	156 3/4 157
Bryggeri Aktier			132 1/2 133

Vekselkurser d. 14. September 1904|

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.16	18.13
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.40	—

Notering paa Berlins Bers d. 13. September 1904.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	—
3 1/10% — Boden Kredit	87.90
5% Mexikanske 1899	101.60
5% Rumænske Stats	99.60
4% — — 1890	83.40

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

„Foren. Dampskibs.“ 54,000, „Norden“ 32,000, „Skjold“ 6,000, „Østasiatisk Komp.“ 2,000, „Danmark“ 22,000, „Urania“ 4,000, „Dannebrog“ 10,000, „Carl“ 18,000, „Kbhvn“ 26,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 28,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskebe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

teguer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND, ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS, BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS, also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Skibskokkeskolen i Rønne

paabegynder et nyt 3 Maaneders Kursus den 3. Oktober d. A. Betalingen for Kost, Logi og Undervisning er 50 Kr. om Maaneden. Indmeldelse modtages af

Sagfører Carl Petersen i Rønne.

Nyhed!

Haandbog for Mønstringsbestyrere, Rederier, Skibsførere, Fohyringsagenter o. fl.

Samling af de gældende Love og Anordninger samt administrative Bestemmelser m. m. vedrørende Forhyrings- og Mønstringsvæsenet i Danmark ved A. V. HASSING.

3 Kr.

Faas i alle Boglader.

G. E. C. Gad.

LANDMANDSBANKEN

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2816z

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads. Telf. Nr. 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn. Al Slags Proviant samt Skibs inventar, Ankre, Kæder etc.



Stort Lager af Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure, Kikkerter, Barometre,

Termometre, Brillers samt Kæder. Reparationer udf. billigt.

Anders Nielsens

Fedevareforretning, Fredericiagade 27.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen, 131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers anbefales Foreningens Medlemmer. Prima Varer. Billige Priser. Telefon 224.

Dampbaad til Salg.

17 Reg.-Tons Brutto, bygget 1882 af Eg. Fordring Kr. 2,500. Sejlskibe i alle Størrelser til Salg.

Aage Bruhn

Havnegade 47 A, Kjøbenhavn K.

Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.



Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's
Efterfølger, (Anton Hansen),
Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen,
Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

CARL RISKA

Gamla Karleby. Etabl. 1885. Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riska“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Telegr.-Adr.:
„AAGEBRUHN“

AAGE BRUHN

Telefon 9131

Kjøbenhavn K.

Befragtnings-Forretning.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic adress: RODÉN.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

James Stenstrøm

Skibsmægler-

og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsredereforening.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklædning- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

C. HANSEN,

BJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Prøv engang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac *

3 „ fin Scotch Whisky,

3 „ ægte gl. Madeira,

3 „ rød Portvin,

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtkeam- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper

og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Aalborg Brøndums **Akvavitter.**

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Firmaet **P. PH. STUHR** Aalborg

Danmarksgade 16

udfører alle Slags Reparationer vedrørende

Skibsmaskiner og Motorer

hurtigt og samvittighedsfuldt.

Telefon 489.

Telegramadresse: „Stuhr“.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Dysart

„ROSSLYN HARTLEY“

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38. Kjøbenhavn, Torsdag den 22. September 1904. 11. Aarg.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

ohn Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

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



Indregistr. Varemærke

Forsøg vort
Selvhærdende Hurtigdrejestaal
„SPECIAL“

FERD. & A. SCHMAHL, Kjøbenhavn.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Forlang altid

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

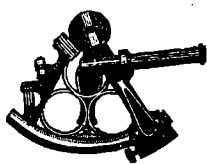
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



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

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri.

Træskæreri.



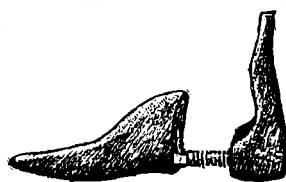
„Nautisk Tidende“

Illustreret, maanedligt Tidsskrift
for Søfarende af alle Klasser, Fiskere og
Søfartsinteresserede.

Udgivere Navigationsskoleb. Tuxen, Svendborg m. fl.
Redaktør: Translatør Rasmussen, Svendborg.

Abonnement (75 Øre Kvartalet) tegnes paa
Postkontorer og Brevsamlingssteder.

Gratis medfølger hver Gang et smukt udført Billede
(Skibstyper fra Aar 1000 til vore Dage)
passende til Indramning.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støveblok „MONOPOL“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

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

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Ciseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 22. September 1904.

Det er et i den offentlige Diskussion ikke ualmindeligt Tilfælde, at den af Parterne, der føler sit Standpunkts Skrøbelighed, søger at føre Striden fra de væsentlige over paa de uvæsentlige Punkter. Denne Taktik er „Børsen“, det københavnske Grosserer-Societets Organ, slaaet ind paa i sit Nummer for d. 18. ds., i hvilket Bladet imødegaar vore Udtalelser om Handelsstandens sidste Indlæg om en nordisk Konnossementslov. „Børsen“ vil nemlig nu gøre Spørgsmaalet om, hvorvidt man fra Søfartens Side har haft en fejlagtig Opfattelse med Hensyn til den nordamerikanske Harter Acts Rækkevidde eller ikke, til det centrale i denne Sag. Men dette er selvfølgelig ganske urimeligt. Hvis Søfarten — i fuld Overensstemmelse med den Mening, man ogsaa i Almindelighed har nærret i Handelskredse — har fejlet ved at opfatte den nordamerikanske Harter Act som kun gældende Skibstransporter fra og mellem nordamerikanske Havne, saa er det jo en Fejltagelse, der er, om vi saa maa sige, i Handelsstandens Favør; thi en Harter Act af dette Indhold var man jo fra Skibsfartens Side „langt mindre betænkelig“ ved at anbefale. Er det derimod rigtigt, hvad Handelsstanden mener nu at have paavist, at den nordamerikanske Lov gælder ogsaa Skibstransporter til nordamerikanske Havne, ja saa er det klart, at Skibsfarten saa meget mere energisk maa bekæmpe Tanken om en nordisk Lov efter det nordamerikanske Forbillede. Vi mener stadig, at Spørgsmaalet om den amerikanske Lovs Rækkevidde trænger til en nærmere Undersøgelse; men selv om vi forudsætter, at en saadan bekræfter de Resultater, Handelsstanden er kommet til, saa vil det jo kun sige, at man paa dette Punkt er naaet til fuldkommen Klarhed, og at Skibsfarten derefter ikke længere kan være „langt mindre betænkelig“ ved en nordisk Lov som den amerikanske, men til det yderste maa bekæmpe en saadan. „Børsen“ har fuldkommen Ret i, at Søfartens Taktik har været den at „isolere“ de nordiske Købmænd, det vil sige at paavise, at det Krav, de opstiller om en Særlov for de nordiske Riger, det opstiller hverken Købmænd eller Redere i de andre Søstater noget tilsvarende til. Og denne Taktik har det ikke været vanskeligt at gennemføre, og det er det heller ikke nu; thi „Børsen“ og Handelsstanden maa kende lidet til De forenede Staters maritime Betydning, naar de tror, at de nordiske Riger vilde være mindre „isolerede“ i den internationale Samhandel, fordi de havde en Konnossementslov fælles med De forenede Stater og ikke med andre.

Vi skal ikke gaa i Rette med „Børsen“, naar Bladet hævder, at der ikke har været Anledning for Handelsstanden til en almindelig Imødegaelse af det af Skibsfartens Fællesrepræsentation i dennes Skrivelse til Regeringen indtagne Standpunkt. Kan Handelsstanden føle sig tilfredsstillet ved at indskrænke sig til at paavise en formentlig Fejl i denne og derved yderligere skærpe Skibsfartens Modstand, saa kan vi det selvfølgelig ogsaa. Men naar „Børsen“ har vanskeligt ved „at faa fat paa Skibsfartens Standpunkt i denne Sag“, saa tillader vi os at mene, at det er ikke Skibsfartens, men „Børsens“ Fejl. Skibsfartens Standpunkt er klart nok. Den vil forhandle om en Afhjælpning af de Mangler, der findes i de nu anvendte Certepartier og Konnossementer, og

den vil ikke modsætte sig en Lovgivning om disse Forhold, naar denne bliver international eller i hvert Fald tiltrædes af nogle af de større Søstater. At tilvejebringe Certepartier og Konnossementer, der tilfredsstiller baade Købmænd og Redere, det kommer ikke, som „Børsen“ tror, alene an paa Rederne. Det er en Sag, der kun ordnes tilfredsstillende gennem Parternes Forhandling. Derfor skabes de i saa mange Henseender mænsterverdige Dokumenter om Skibstransport, som udgaar fra den engelske Documentary Committee, ved Forhandling først mellem de europæiske Søstaters Redere indbyrdes, derefter med de store Købmandskorporationer. „Børsen“ har Ret i, at der findes Klausuler, „der strider mod alle sunde Retsgrundsætninger og mod alt, hvad man i Handel og Vandel ellers hævder som god Moral“; men saa vist som ogsaa disse Klausuler hviler paa Forudsætninger, Købmændene har været med til at skabe, saa vist maa ogsaa baade Købmænd og Redere være med til at afskaffe dem. Ellers vilde vel ogsaa Købmændene paa egen Haand afskaffe de meget usunde og umoralske Klausuler, som Rederne lider under i den fri Fragtfart. Men skal vi opgive Forhandlingens Vej, skønt denne ingenlunde, som Handelsstanden paastaar, er ufarbar, og ind paa Lovgivningens, saa hævder Skibsfarten det selv samme Standpunkt som de store Søstaters Købmands- og Rederorganisationer indtager: at al Lovgivning paa dette Omraade maa være international; og de nordiske Redere er endda her gaaet noget videre, end vi for vort Vedkommende finder helt forsvarligt, ved at udtale sig for Konnossements-Formularer, der er tiltraadte kun af Tyskland og Frankrig.

Dette Skibsfartens Standpunkt er altsaa let nok at „faa fat paa“, saa meget mere som det er ganske det samme som det, der indtages af vor Handelsstands Forbillede: den tyske Købmandsstand. Dette har vi godtgjort ved et Citat, der vel, som „Børsen“ siger, er „løsrevet“, men derfor ikke mindre talende, navnlig fordi det ikke kan imødegaas, men derimod meget vel bekræftes, ved andre Udtalelser af de tyske Handelskamre. Nu tror „Børsen“ at kunne afkræfte denne vor Paastand ved at henvise til, at Hamburg var stærkt repræsenteret ved det nordiske Handelsmøde i Fjor, og at de tyske Købmænd gav Handelsmødets Beslutning om „en nordisk Harter Act“ deres varmeste Tilslutning. Men de hamburgske Købmænd har altid, som „Børsen“ jo maa vide, været smarte Forretningsfolk. Og kunde de faa deres nordiske Kolleger til at gennemføre en nordisk Konnossementslov og derved gaa i Spidsen for en Bevægelse, som de selv erklærer ikke at turde gaa i Spidsen for, og som tilmed kun kan gavne Hamburg paa de nordiske Havnebyers Bekostning, hvorfor i al Verden skulde de saa ikke gøre det? Tyskland har, næst England, Verdens største Handelsflaade. Lad derfor Tyskland erklære sig rede til at tage Førerskabet ved at skabe en særlig tysk Konnossementslov. Det vilde betyde noget. Men at Tyskland gerne ser de smaa og svage nordiske Riger gøre det Vovestykke, som det store Tyskland ikke tør binde an med — det betyder intet.

De forenede Staters „Weather Bureau“ i Washington venter at høste betydelige Fordele med Hensyn til

Stormvarselstjenesten af den raske Udvikling af traadløse Telegrafering. Hidtil har man faaet Kabelefterretninger fra Nord, Syd og Vest om Vejrforholdene og Stormenes Bevægelser, men med Undtagelse af Efterretninger fra Bermudas Øerne har man ingen Meddelelser modtaget fra Øst.

Nu er der imidlertid truffet et Arrangement med Skibe, der anløber Østkysthavnene, hvorefter Skibene ved traadløse Telegraf sender Institutet Meddelelser om Vejrforholdene, naar de er 300 Kvartmil eller mere fra Kysten. Dette vil i hvert Fald give en Dags Varsel om en kommende Storm. (Shipp. Gaz.)

Da Indsamlingen i Anledning af „Norges“ Forlis nu skal sluttes, anmoder Grosserer-Societetets Komite om, at de Beløb, som maatte være blevne indsamlede ved Blade eller lokale Komiteer, i de nærmeste Dage indsendes til Børskontoret, Kjøbenhavn K., for at der derved kan vindes et samlet Overblik over, hvor mange Midler der haves til Disposition, inden Uddelingen begynder.

Samtidig opfordrer Komiteen alle og enhver, som mener at have gyldigt Krav paa at komme i Betragtning ved Uddelingen — i første Række de Omkomnes Efterladte, for saa vidt de har mistet en Forsørger, dernæst ogsaa de reddede Skibbrudne, der har lidt Ejendomstab — til inden Udgangen af Oktober at rette skriftlig Henvendelse herom til Komiteen (Adr. Børsen, Kjøbenhavn K.) med nærmere Oplysning om deres Forhold, for saa vidt de ikke alt har meldt sig hos D. F. D. S. eller paa Børskontoret.

Der klages jævnlig især fra danske og islandske Fiskere over, at engelske Fiskere har tilladt sig Overgreb overfor dem. For nylig har saaledes Trawleren „A 580“ fra Aberdeen opført sig paa en hensynsløs Maade over for en Kutter fra Skagen. Sagen forholder sig saaledes:

Da Kutteren „Anna Fabricius“ af Skagen d. 8. September Kl. 10 om Formiddagen laa paa sin Fiskeplads omtrent 20 Kvartmil SV. til V. for Hanstholm paa 35 Favne Vand, kom den engelske Trawler „A 580“ forbi. Fra Kutteren vinkede man til Trawleren om at gaa agten om, men skønt Tegnene blev iagttaget, blev de dog ikke fulgt. Trawleren gik tæt foran om Kutteren og med sin Trawl bortrev den et Bovanker, et Varpanker med 10 Favne Kæde og 20 Favne Line. Endvidere kom Kutterens Vaad saa vel som Motorjollen ind i Trawlen og blev af Fiskedampere slæbt med i 1½ Time. Alle Signaler fra Jollen til Trawleren var forgæves, denne fortsatte uforstyrret sin Fart, og Folkene i Jollen blev først fri, da deres Redskaber gik i Stykker.

Man forstaaer saa godt, at vedkommende Fiskere er opbragt over denne Hensynsløshed; heldigvis er Trawleren kendt og vil blive draget til Ansvar af „Anna Fabricius“ Redere.

I Forbindelse med ovenstaaende faar en senere Meddelelse fra Lissabon om engelske Fiskeres Optræden ved den portugisiske Kyst forøget Interesse.

I Nærheden af Vianna, Povoa de Varzim og Leixoes dukkede 17 engelske Fiskedampere op, som ubekymret fiskede med store Trawl indenfor den Tremilegrænse, hvor portugisiske Fiskerbaade, der laa for Anker, havde sat deres Garn. Regeringen besluttede derfor at anbringe en Inspektionsdamper til i Kysttjenesten; denne Forholdsregel vil dog ikke nytte meget, da Englænderne absolut ikke tager Notits af den Regeringsdamper, som allerede er der. Englænderne angiver kun at fiske efter store og værdifulde Fisk, de smaa Fisk og de almindelige Sorter bliver straks kastet i Vandet igen.

(Hamb. Börsenh.)

Overfald paa en Skibsfører. Matros R. P. M. Terkelsen, der af Skipper Boye var bleven forhyret med dennes Skonnert „Tobias“, var bleven irriteret over, at Skipperen d. 11. August d. A. i Sundet havde rusket i ham for at faa ham vaagen. Da han derefter kom op paa Dækket, greb han Skipperen i Struben og tildelte ham flere Slag, og da Skipperen rev sig løs og løb agter, forfulgte han ham og tildelte ham flere Slag. Ved Kriminal- og Politiretten d. 14. ds. afsagte Dom blev Terkelsen efter Søløvens § 304 idømt 3 Gange 5 Dages Vand og Brød.

Torsdagen d. 15. September begravedes, i Følge „Ærø Avis“, fra Marstal Kirke den 78-aarige Skibsreder Rasmus H. Rasmussen. Et talrigt Følge var kommen til Stede for at vise den afdøde Hædersmand den sidste Ære. Sognepræst Høy talte og mindede om, hvad den afdøde Skibsreder havde været for sit Hjem og sin By. Afdødes Fader var den første eksaminerede Styrmand i Marstal, siden da er Hundreder af unge, dygtige og praktiske Styrmand udgaaet fra Marstal.

Liget af den Afdøde jordfæstedes paa den ny Kirkegaard.

I Byen og paa Havnen vajede Flaget paa halv Stang til Ære for den gamle Sømand og Borger.

Det norske Søfartsblad „Kysten“ har omtalt de danske Domstole i meget nedsettende og ret uforstaaelige Ord. Vi bemærkede i vort Nummer for d. 1. ds., at en enkelt Passus i Bladets Bemærkninger kunde det være interessant at faa nærmere Rede paa. Nu er den nærmere Forklaring kommet i „Kysten“, men desværre er den blottet for enhver som helst Interesse. Gennem nogle Bemærkninger om Forfatningskampen i Danmark, om Pryglelovforslaget m. m. godtgør „Kysten“, at det savner alle Forudsætninger for at have nogen Mening om de danske Domstole. At paavise dette ved at diskutere vore indre politiske Forhold med „Kysten“, kunde ikke falde os ind og vilde ogsaa ligge udenfor vort Blads Rammer. Vi synes, at „Kysten“ skulde holde sig til det, der ligger for, nemlig Spørgsmaalet om Berettigelsen af at mistænkeliggøre den danske Sø- og Handelsret paa Grundlag af „Norge“-Affæren. Og i denne Sag synes vi, at „Kysten“ har mere Arbejde, end Bladet kan overkomme, med at værges sig mod Angrebene i selve Norge. Ogsaa af denne Grund gør det vist nok rettest i foreløbig ikke at føre Striden herved til Danmark.

Der er i disse Dage her i Byen startet et nyt Dampskibsselskab, som har antaget Navnet „Svanen“. Selskabet, hvis korresponderende Reder er Firmaet H. Kirschner & Cohn, har købt en ny Damper S/S. „Svanen“, bygget i Aar til Lloyds højeste Klasse og i enhver Hensende indrettet som en første Klasses Damper. Skibet har i disse Dage ligget i Frihavnen for at blive registreret og sejler en af Dagene paa sin første Rejse.

Toldforhold i St. Petersborg.

Vi har modtaget følgende:

De bedes optage følgende i Deres ærede Blad:

I Anledning af de opstaaede Toldforhold i St. Petersborg efter den ny Toldlovs Ikrafttræden i dette Foraar har som bekendt mange Skibe maattet betale Mulkt, naar Papirerne ikke var fuldstændigt affattede.

Med den af mig førte Skonnert „Magda“ af Ærøskjøbing ankom jeg d. 25. Juni paa Kronstadt Red med en Ladning ildfaste Sten fra Grangemouth. Papirerne var udfærdigede af d'Hrr. Hopkin & Paton dersteds og bestod af Konnossement, Manifest, Deklaration og Sundhedspas. En Liste over Proviant, Skibsinventar og Mandskabets Tøj havde jeg selv skrevet, og Deklarationen var forsynet med Mæglerens Stempel og underskrevet af mig. Kl. 7 Aften kom Karantæneopsynet om Bord, og jeg forelagde dette mine Papirer. En Herre, der talte svensk, sagde, at de var i Orden, jeg skulde blot tilføje paa Deklarationen, at Sundhedspasset var afleveret til Karantæne-Officeren. Kort efter kom Toldopsynet, og dette lod mig forstaa, at Proviantliste og Deklaration skulde overføres paa russiske Formularer, og da det var for sent den Aften, skulde jeg komme om Bord paa Toldvagtskibet næste Morgen med mine Papirer. Kl. 7 om Morgenen roede jeg i Laard, men blev med det samme sendt om Bord igen tilligemed Tolddamperen. Officeren, som var der om Bord, talte tysk, og efter hans Anvisning blev Deklaration og Proviantliste omskrevne paa de af ham medbragte Formularer. Man medtog de af mig skrevne Papirer tilligemed den af Mægleren udfærdigede Deklaration.

To Dage efter Ankomsten til St. Petersborg blev jeg af Hr. Skibsmægler Heimbürger underrettet om, at Deklarationen var urigtig affattet i Kronstadt, hvad han dog ikke troede vilde medføre nogen Mulkt, da det var indlysende, at det var en Skrivefejl. Det er vanskeligere at faa Assistance ved Kronstadt, da Hr. Heimbürger ikke har nogen Agent der. Vægten af Ladningen var nemlig efter Toldofficerens Anvisning bleven anført urigtig paa Deklarationen, og da Konnossementet ogsaa angav Vægten, blev det antaget for at være to Ladninger. Hr. Heimbürger skrev straks til Grangemouth i den Anledning, og Mæglerne dersteds, d'Hrr. Hopkin & Paton, sendte en Erklæring om, at Skibet ikke havde indtaget mere end Konnossementets Paalydende, og at Skibet saaledes var fuldt lastet og ikke kunde indtage mere. Denne Erklæring var forsynet med den derværende russiske Konsuls Segl. Paa Hr. Heimbürgers Kontor mente man imidlertid ikke, at der var noget at gøre, saa længe der ingen Mulkt var idømt. Fire Dage efter at Skibet var udlosset, blev det mig meddelt, at Skibet var idømt en Toldstraf af 784 Rbl 16 Kp. som Told af en Ladning, der ikke var losset, og nogle Dage senere blev der fra Hr. Heimbürger indgivet Bønskrift om Eftergivelse af Straffen, men først ved det danske Konsulats energiske og ihærdige Arbejde i Sagen blev Skibet endelig fri Fredagen d. 22. Juli, altsaa 18 Dage efter at Skibet var udlosset.

Havde Sekretæren paa Konsulatet ikke været saa velvillig at antage sig Sagen, havde det vistnok varet betydelig længere, før Skibet var kommen fri, hvorfor jeg herved vil tillade mig at takke Sekretæren, Hr. Schultz, for den Hjælp, han har ydet mig.

H. A. Hansen,
Sk. „Magda“.

„Norges“ Forlis.

„Spørgsmaalsskriftet“. — Visiteringen af de danske Emigrantdampere.

Det norske Søfartskontors Spørgsmaal til Sø- og Handelsretten i Anledning af „Norge“-Sagen fremkaldte ikke mange Betragtninger her i Danmark. I Norge derimod har Kontoret været Genstand for en Række stærke Angreb i denne Sag, først i det ledende norske Søfartsblad, „Norges Sjøfartstidende“, og nu i det store Kristiania-blad „Verdens Gang“. Dette sidste skriver i en Redaktionsartikel bl. a. følgende:

Her hos os har „Norges“ Forlis ogsaa øvet sin Indflydelse, og det, som er foretaget fra det offentliges — Søfartskontorets — Side, har vakt megen og fortjent Opmærksomhed.

Et af dette Kontors første Skridt for Lejligheden var som bekendt Forfattelsen af et „Spørgsmaalsskrift“ til Fremlæggelse i Kjøbenhavn ved det Forhør, som skulde optages der angaaende Forliset.

Dette Skrift er i flere Henseender saa mærkværdigt, at man blot maa undres over, at det ikke har været fulgt af en energisk Protest fra søkyndigt og juridisk Hold her hjemme. Man er ved Læsningen af dette Dokument i pinlig Uvished om, hvad der er ment; men det synes at være et af to — enten gælder det væsentlig en Forespørgsel til danske Avtoriteter, om hvad de norske Myndigheder har foretaget i Kristiansand i Anledning af „Norges“ Besigtelse, og da bliver det komisk, om end ufrivillig; eller det er ment som en Vejledning for den danske Ret til Forhøret, og da er det en Uhyrlighed lige overfor de danske Retslærde og erfarne søkyndige Bisiddere. Det er fuldstændig unødvendigt her at gennemgaa og kommentere „Skriftets“ 45 Spørgsmaal for at vise dette.

Efter dette mere teoretiske Skridt har der fulgt et andet af praktisk Natur — idet de danske Emigrantskibe regelmæssig visiteres og kontrolleres ved Anløbene her.

At gøre „Spørgsmaalsskriftet“ om igen eller helst at bringe det helt ud af Verden er desværre umuligt, det vil nok endnu leve og ofte blive benyttet til Karakteristik af Søfartskontoret. Derimod kan der endnu være Tid til at dæmpe Kontorets Iver en Smule med Hensyn til den sidste Foranstaltning.

Det maa sættes som en uafviselig Fordring til en saadan Institution, at den optræder med Konduite og Takt, og det er meget tvivlsomt, om Visitationen stemmer med dette Krav. At opholde et Fartøj 6—8 Timer for at kunne foretage Undersøgelser og Kontrol, som alligevel maa være meget lidet effektiv, naar man tænker paa alle de rare Ting, som „Spørgsmaalsskriftet“ forlangte Oplysning om, det er en — Mærkværdighed. At Undersøgelserne gaar ud over et enkelt Selskabs Skibe, gør ikke Sagen bedre, den faar derved et paafaldende, næsten odiøst Præg.

Ingen mener, at Søfartskontoret ikke skal optræde, eller at det ikke skal øve Kontrol; lad det for Eksempel opstille saa mange Krav, det finder nødvendigt for Konstruktion og Udstyr af Skibe, som gaar ud fra norske Havne med Emigranter, og lad det foranledige, at Bestemmelserne herom meddeles Rederierne, som derefter kan faa sine Skibe udstyret med tilsvarende Certifikater til Visitation og Kontrol her. Og vel at mærke, Fordringerne maa støtte sig til den bestaaende Lov, ikke alene til Søfartskontorets Meninger. Men det maa ikke forfalde til „Spørgsmaalsskrifter“ og dermed sammenhængende Visitationer.

Søfartskontoret har tildraget sig en lidet smigrende Opmærksomhed ved denne Lejlighed, selv om man maa forudsætte, at det har været ledet af de bedste Motiver, og man har Grund til at være paa Post lige overfor det i Fremtiden.

Det internationale Søretsmøde i Amsterdam.

— Comité maritime international. —

Onsdag d. 14. September, Kl. 10 Form., aabnedes Mødet i en Festsal i Bygningen i den zoologiske Have. Senator Rahusen (Holland) bød Deltagerne velkomne

i Amsterdam og udtalte de bedste Ønsker for Konferencens og Komiteens Arbejde til Gavn for Søfart og Handel.

Fhv. belgisk Minister Beernaert talte om Komiteens Arbejde for ensartet Lovgivning og omtalte den engelske Regerings afvisende Holdning, der stod i en mærkelig Modsætning til den Interesse, der iøvrigt i England vistnes Denne Sag. Han foreslog at vælge Senator Rahusen til Præsident, hvilket vedtoges.

Paa de fremmedes Vegne takkede den engelske Advokat Mr. Harrison for den Modtagelse, som Amsterdam havde givet Deltagerne.

Til Mødets Præsident valgtes altsaa Senator Rahusen og til Vicepræsidenter forskellige af de repræsenterede Landes Deltagere. Paa Forslag af den danske Afdelings Formand, Advokat Hindenburg, blev Geheimeetsraad L. Bramsen af de danske valgt til Vicepræsident.

Til Stede ved Mødet var for Danmark Advokat Hindenburg, Geheimeetsraad Bramsen, Generalkonsul van Haarst og Dispatchør V. Middelhøe.

Mødet begyndte derefter Forhandlingerne om Pantetigheder og reelle Rettigheder paa Grundlag af de forskellige Besvarelser af dette Spørgsmaal, som de enkelte Lande havde indsendt til Komiteen. Efter at man var blevet enig om en Resolution, der udtalte, at disse Forhold burde ordnes ved international Lovgivning, drejede Forhandlingerne, der fortsattes i Eftermiddagsmødet og i Formiddagsmødet den næste Dag, sig væsentlig om, hvilken Stilling man skulde give den, der ved et Skibssammenstød havde lidt Skade og for denne havde Krav paa Erstatning. Medens man fra Størsteparten af Talerne hørte udtalt den Mening, at den skadelidendes Søpanteret skulde rangere meget langt nede i Rækken af Panthavere, saaledes som ogsaa den skandinaviske Sølov i § 268 lader den gøre, hævdede navnlig Advokat Franck fra Antwerpen, at der burde gives disse Krav en Panteret nærmest i Lighed med det Fortrin, som de har i England og Amerika, saaledes at de stod tilbage for Krav rejsende sig fra beskyttende eller bevarende Virksomheder t. Eks. Bjærgeløn og lign. samt for Mandskabets Krav paa Hyre, men de burde, naar de var senere i Tid, gaa forud for Beskæftigelser, der skrev sig fra Kaptajnens eller Rederens Kontrakter.

Ved Afstemning blev det først vedtaget, at slige Krav overhovedet skulde have Søpanteret, og det blev dernæst forkastet at lade denne Søpanteret være som af Advokat Franck hævdede, medens den nærmere Ordning henvistes til det staaende Udvalg.

(Sluttes).

Dampskibet Oscar II's Grundstødning.

Slutningen af denne Sags Behandling ved Lagmandsretten i Kristianssand gengiver „Kristianssands Tidende“ saaledes:

Statsadvokaten nævnte i sit Foredrag, at enkelte mente, at „Oscar II“ var stødt paa Smaavardeboen, andre, at den var stødt paa 8½ Meters Boen. Der var ingen Rimelighed for, at Skibet kunde være stødt paa 8½ Meters Boen, hvorimod det syntes at passe godt, at det var stødt paa 5 Meters Boen. Fejlen maatte være den, at Tiltalte ikke havde beregnet den store Fart, hvormed Baaden gik, og heller ikke Baadens Størrelse. Det var tydeligt, at Tiltalte havde følt, at han var kommet for nær Land, da han havde givet Styrbords Ror, men ikke nok. Naar det var sagt, at den omtalte Stage var overiset og vanskelig at skelne, saa var dette en Undskyldning for

Udkigsmanden, men ikke for Tiltalte, som skulde være godt kendt. Naar Tiltalte sagde, at han var eksamineret som Lods paa at have Gamleøens Nordvestpynt klar af Krosodden, saa passede dette ikke med Vidnerens Udsagn.

Dette var ikke nogen hyggelig Sag, for saa vidt som alle jo maatte have Sympati med Tiltalte. Han havde jo af alle Vidnesbyrd for at være en helt igennem dygtig og samvittighedsfuld Mand; men Dommerne kunde ikke tage Hensyn hertil; de maatte dømme efter Loven. Dette var ikke gjort for at statuere et Eksempel. Der var her Tale om et værdifuldt Fartøj med stort Mandskab og mange Passagerer foruden en værdifuld Last; dette var noget, Tiltalte burde have taget i Betragtning. Tiltalte havde flere Gange lodset Amerikabaade ind samme Vej, saaledes „Oscar II“ 5 Gange, saa han kendte den godt, og det var da uforsvarligt at gaa ind med fuld Fart. Hvis ikke Tiltalte var bleven varskoet om Stagen paa Smaavardeboen, var det sandsynligt, at Skibet var gaaet lige paa denne, og alt var gaaet i Smadder, ja Menneskeliv havde staaet paa Spil. Tiltalte var vistnok ikke sat under Tiltale herfor; men det viste tydelig, hvor uagtsom Lodsens var i Øjeblikket.

Forsvareren fik derpaa Ordet. Man vilde have set af Skrivelsen fra Det forenede Dampskibsselskab, at Hensigten med at forlange Lodsens sat under Tiltale var at faa ham fjernet som Lods. Efter de Vidnesbyrd, Tiltalte fik fra alle Kanter, maatte man vistnok være glad, hvis man havde mange Lodsere som ham. Der er vistnok mange, som siger, at det maa være Uagtsomhed fra Lodsens Side, naar han i et saa klart Vejr kunde løbe Skibet paa. Hvad har nu egentlig Tiltalte gjort? Det er sagt, at han ikke burde have gaaet ind gennem Vester-gabet. Men da vilde Kaptajnen nok have spurgt, hvad det var for en Slags Lods, han havde faaet om Bord, som ikke i klart Vejr vilde gaa ind gennem Vester-gabet, hvorved tjentes ½ Time. Saa siger Statsadvokaten, at han ikke burde have gaaet med fuld Fart. Men dette gjorde de øvrige Lodser med de samme Skibe, og man kunde ikke forlange noget mere af Tiltalte. Da Tiltalte havde passeret „Esbjerg“, mærkede han, at han var kommet for nær Flekkerølandet, og saa da efter de Mærker, han plejer at bruge, nemlig Nordvestpynten af Gamleøen klar af Krosodden. Naar Statsadvokaten havde sagt, at Tiltalte hellere skulde have brugt Mærkerne paa Fastlandet, saa var det rimeligere, at han brugte de Mærker, han plejede, naar disse samtidig var paa den Side, til hvilken han havde Vigepligt. Men nu vilde Uheldet, at Tiltalte i Stedet for at faa Gamleøen, faar det Land, som ligger længere ude. Er nu dette en utilgivelig Fejl? Der laa Sne over Landet, og man havde jo hørt et af Vidnerne sige, at det den Dag var vanskeligt at skelne alt paa Land. Lods Haaversen havde forklaret, at han var eksamineret efter Nordpynten af Gamleøen klar af Krosodden. Det var ogsaa usikkert, hvor Skibet var stødt, om det var paa 5 Meters Boen eller paa den nyfundne 8½ Meters Bo. Hvis der nu er noget at lægge Lodsens til Last, eller hvis der var nogen Sikkerhedsforanstaltning, som han kunde have truffet, og som han har forsømt, saa er det endnu et Spørgsmaal, om Forholdet er saaledes, at det skulde føre til Straf.

Efter at Lagmanden havde givet sin Retsbeløring, trak Lagretten sig tilbage. Efter 5 Kvarters Forløb kom Lagretten tilbage og besvarede Spørgsmaalet: „Er Tiltalte skyldig i formedelst Ukyndighed, Uforstand eller Uagtsomhed at have lodset „Oscar II“ saaledes, at den stødte paa Grund“, med Nej, hvorefter Frifindelsesdommen afsagdes.

Fragtmarkedet.

I det hele og store maa Markedet siges at være mindst lige saa godt som for en Uge siden, idet der fra flere Kanter har været betalt endnu højere Rater end forrige Gang nævnt, og der er fremdeles et jævnt godt Begær efter Tonnage. Det bedste Marked er fremdeles Østen, hvorfra Raterne nu er oppe paa et saadant Niveau, at Rederne, for at nyde godt af Fragtstigningen, tilbyder Dampere til at løbe ud i Ballast fra Evropa, idet de finder dette fordelagtigere end at acceptere de lave Udfragter, som nu er opnaelige. En lignende Fremgangsmaade praktiseres forøvrigt ogsaa andet Steds, f. Eks. for Sortehavets og La Platas Vedkommende, men hvorvidt den i Længden er heldig for et Markeds Sundhed, turde være tvivlsomt, thi væltes der først en Mængde langvejs fra i Ballast kommende Dampere ind paa et Marked, vil den naturlige Følge for det meste blive en hurtig Tilbagegang af Raterne, medmindre Markedet er meget stærkt, og det kan vist næppe siges om noget af dem endnu, selv om de gennemgaaende er bedre end for nogle Uger siden. Nordamerika er stadig Smertensbarnet; det er trist at se, hvorledes Begæret i de seneste Aar er bleven mindre og mindre for „outsiders“, grundet paa Rutebaadenes stadig voksende Dimensioner og Udvidelsen af deres Arbejdsfelt. Der er i Aar f. Eks. slet ikke saa lidt Bomuld, som imidlertid Rutebaadene tager næsten altsammen. Af Korn derimod synes der kun at komme yderst lidt, men til Gengæld maa der saa tilføres saa meget mere fra Indien, La Plata, Sortehavet etc., ligesom der antagelig ogsaa vil blive en Del fra Østersøen. Foruden fra Californien skibes der i Aar heller ikke saa lidt Korn fra Australien, men dette transporteres hovedsagelig med Sejlskibe.

Det østlige Marked er højere med et ganske godt Begær baade for Oktober og November, dog mest for Oktober. Pr. denne Termin betales fra Kurrachee 18/ à 18/6 til udsøgt Havn, medens der for en September Baad endog betales 19/ til udsøgt Havn. Bombay viser kun ringe Liv, hvorimod Calcutta har fragtet livligt pr. Oktober til 24/6 à 26/ Dødvægt, 27/6 à 30/ Jutebasis. Fra Burmah betales for Ris 29/ O. C. pr. September, og for Oktober/November betinges 25/ à 30/, alt efter Størrelse og Position. 30/ betales pr. Oktober fra Bangkok. For Kul fra Moji til Hongkong er Raten kommen op paa 2 Dollars.

Sortehavet, Azoff etc. har igen et anseligt Antal Befragtninger at opvise, delvis til lidt højere Rater end for en Uge siden, men næsten hele Begæret indskrænker sig til Aflastning pr. September, russisk Stil. Odessa og Nikolajeff har betalt indtil 10/ udsøgt Havn for større Baade og indtil 10/9 N. C. for mindre, hvilket betegner en Stigning paa mindst 6 d. i Ugens Løb. Sulina, som ikke i længere Tid har fragtet noget, tog nogle Baade til 10/3 L. H. A. R. og Bulgarien betalte 10/, selv for Baade paa over 6,000 Tons. Azoff sluttede til 11/ à 11/6 pr. September, mindre Størrelser, medens større Baade pr. 1/15. Oktober kan faa 10/6 à 11/, 6 d. ekstra Hamburg.

Middelhavet profiterer fremdeles ved Sortehavets Fashed, og Raterne er igen bedre. For Erts er der sidst betalt 7/ Carthage/Middlesbro, 6/10¹/₂ Almazarron/Boness, 7/9 à 8/ Huelva/Antwerpen eller Dunkerque, 10/ U. S. Golfhavn, alt med „free despatch“. Fosfat- og Espartofragter tilbydes til forrige Uges Noteringer, men Rederne holder paa højere Fragter. Fra Bona til Stettin noteres 9/6 Fosfat. Aleksandria er nu kommen op paa 8/6 à 9/ Bomuldsfrø til London. Fra Smyrna til én Havn Østkysten U. K. eller Kontinentet noteres 13/, prompt. Ertsraterne fra Bilbao er nærmest uforandrede paa Basis af 3/9 til Cardiff, 4/3 Middlesbro, 4/4¹/₂ Stockton, 4/6 Rotterdam.

Nordamerika har nok vist mere Aktivitet i Ugens Løb end ellers længe, men der mangler endnu umaadelig

meget i, at det kan sammenlignes med Markedet for nogle Aar siden. De kanadiske Træhavne har maattet rykke ud med højere Rater nu, da Saisonens Slutning nærmer sig, og der sluttedes til 37/6 à 38/9 fra St. John til Englands Vestkyst, 38/6 fra St. Lawrence (2 nedre Pladser), 42/6 fra Miramichi til U. K. For Petroleum betales 19¹/₂ Cents New York/Hongkong, for Fosfat 14/6 Tampa/Stettin (6 d. Stigning) og for Bomuld 23/6 Wilmington/Liverpool, Manchester eller Bremen, 27/ à 30/ fra Savannah eller Brunswick. Fra Golfen har der knap været sluttet saa meget; der betinges paa Netto Charter pr. Oktober 10/6 à 11/ U. K. eller Kontinentet. For Tømmer er der sluttet til 82/6 fra Pensacola til én hollandsk og én britisk Havn, 83/9 Mobile/Fecamp og Tynen. For Staver sluttedes en Baad fra New Orleans til Bordeaux til 22 Frs. pr. Ton. En Del Baade sluttedes i Maanedsfragt, til Dels for Fart mellem Staterne og Vestindien.

La Plata Markedet er uforandret fast, men temmelig stille. For September Lastning er gentaget 19/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Oktober/15. November betinges næppe over 18/3 à 18/9. Fra Bahia Blanca sluttedes et Par Oktober Baade til 17/ à 17/6. For Kul ud betales 7/ fra Cardiff.

Østersøen har slet ikke saa faa Laster at byde paa, men Raterne holder sig dog endnu overalt jævnt. Der synes at komme mere Korn fra de russiske Pladser, og navnlig har der fra St. Petersborg været sluttet en Del til 1/2¹/₄ à 1/3 Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/3³/₄ à 1/4¹/₂ Emden, Weser, Hamburg. Fra Libau og Riga begynder der ogsaa at vise sig en lidt bedre Tendens for Korn, men endnu er det kun Smaapartier, det drejer sig om. Trælaster udbydes mere sparsomt fra de russiske Pladser; Kronstadt noterer 22/6 D/B. 1/4 Boards, 24/ til London, 21/6 D/B. 1/3 Boards, 23/ til Hull, Hfl. 11¹/₂ à 12 Battens til Rotterdam, og Riga noterer 20/6 D/B. London, 26/ D/B. og Props Manchester, Frs. 26 Antwerpen, Frs. 28 Rouen, Frs. 34/35 Bordeaux, 6/ à 6/3 Sleepers Grimsby eller Hull, 6/3 Holland, 6/6 Leer. De tyske Havne viser kun ringe Aktivitet baade for Træ og Korn. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam. Træfragterne fra Botten er i det væsentligste uforandrede, men Tonnage holdes gennemgaaende ret fast af Rederne, og med den livligere Udsigt for Korneksporten faar vi muligvis nok højere Rater at se fra Træpladserne inden ret længe. Der er sidst bl. a. sluttet til Frs. 29 D/B. 1/2 Boards Sydfinland (2 Pladser)/Ostende, 22/6 D/B. 1/3 Boards Uleåborg/Grimsby, Frs. 28 à 28¹/₂ Sydfinland/Antwerpen, Frs. 29/30 Antwerpen. Forøvrigt noteres Frs. 31/31¹/₂ Shortprops Wiborg/Calais, Frs. 34¹/₂ à 35 D/B. 1/2 Boards Kotka og Trångsund/Rochefort 23/ D/B. lidt Boards Kemi/London, Frs. 29 D/B. B. Gefle/Ghent.

Kulfragterne er lidt bedre i Retning af Østersøen, og navnlig er der en Del Ordre for mindre Dampere fra Østkysten til danske Provinshavne, men i alle andre Retninger er der ingen Bedring at konstatere. Særlig til Middelhavet er Raterne meget lave. Fra Cardiff er sidst betalt 4/3 Kronstadt, 4/6 à 4/7¹/₂ Stockholm, 4/9 Stettin, 4/4¹/₂ Lissabon, 4/10¹/₂ à 5/ Gibraltar, 4/6 Genua, Frs. 6 Algiers, 4/3 à 4/4¹/₂ Konstantinopel, 4/4¹/₂ Port Said, 7/ Aden, 7/6 Colombo, 17/ Shanghai, 5/6 Las Palmas, 7/ La Plata, 8/6 à 8/9 Rio Janeiro. Fra Tynen sluttedes til 3/6 Kronstadt, 3/10¹/₂ Stockholm, 4/ Neufahrwasser, 3/9 Pillau, 4/ Lübeck, 5/7¹/₂ Barcelona, 4/6 à 4/7¹/₂ Genua, 4/9 Palermo, 4/9 Aleksandria, 4/3 à 4/6 Port Said. Fra Firth of Forth betales 3/10¹/₂ Riga, 4/9 Stralsund, 4/6 Rostock (950), 4/6 Kiel, 4/5 Sønderborg.

Fragtmarkedet for Sejlere viser sig stadig fastere omtrent overalt.

ab Memel — Flensborg 20 Mark, Sønderborg 21 à 22 Mark, Itzehoe 25 à 26 Mark, Bremen, Oldenburg 27 à 28 Mark pr. Std.; til West Hartlepool, Firth of Forth 8 à 9 £ pr. Mille Stav.

ab Kønigsberg er Markedet fastere end i forrige Uge og noteres 14 Mark til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne, til Ørnskjöldsvik 6 à 7 Mark, Umeå 8 Mark pr. Ton Havre, Åbo Ærter 7 à 8 Mark.

ab Stolpmünde er sidst sluttet 4½ Mark pr. Ton Rug til Danmark, Sydsverrig, og noteres til Gøteborg 5½ Mark pr. Ton Havre.

ab Rügenwalde noteres en Ladning Stav i Bundter til Windau 6½ Mark pr. Ton.

ab Stettin lader det ogsaa til, at Fragtmarkedet er i Bedring, der skal sidste Uge være sluttet til sjællandske Havne 45 Pf., til Aalborg 50 Pf. pr. Sæk Mel.

ab Barth noteres til Danmark, Sundhavn 4 à 4¼ Mark, Hobro 4½ Mark pr. Ton Rug.

ab Rostock er det væsentlig uforandret, og søges stadig mindre Skibe derfra til samme Rater som noteret forrige Uge.

ab Heiligenhafen er sluttet nogle Skibe til Sundhavn for Hvede 3½ Mark.

ab Neustadt søges ligeledes Skibe for Byg og Hvede til Sundhavn, Danmark 3½ à 3¾ Mark pr. Ton.

ab Kjøbenhavn har det været noget livligere end i forrige Uge, og der blev sluttet Ystad Klid 4 Kr., Nakskov Rug 11 Øre, Nykjøbing Sjælland Byg 14 Øre, Stettin Byg 3½ Mark, Kjøge Byg 10 Øre.

ab danske Provinshavne er udbudt nogle Ladninger Hvede til Kalmar 15 Øre, Aalborg 13 à 14 Øre, Vejle 12 à 13 Øre, antagelig vil der i næste Maaned blive en Del Kornlaster fra forskellige danske Provinshavne.

ab svenske Sundhavne noteres Riga 4½ Mark, Gefle 3½ Kr., Kotka 4½ Mark, Danzig 3¾ Mark, alt Lervarer.

ab Porsgrund — Brügge 29 à 30 Frcs., Hartlepool, Hull Bjælker 19/ à 20/.

ab Laurvig — Ghent rundt Tømmer 26 à 27 Frcs., Hartlepool Stav 20/.

ab Bottenhavet, Uleåborg/Lübeck 24 à 25 Mark, Wiborg/Kiel 21 à 22 Mark. Hernøsand/Wismar 19 à 20 Mark. Brahestad/Aabenraa 24 Mark.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i August Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 516 Havarier mod 546 samme Maaned i Fjor, deraf 353 Dampskibe, 163 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 135, Sammenstød 153, Anløbning af Nødhavn 48, Maskinskade 65, Ild 22, haardt Vejr 58, forskellige Aarsager 32, sunkne 2, forladt 1. I alt 50 Skibe er anmeldt som to talt forliste, imod 44 samme Maaned i Fjor, deraf 18 Dampskibe, 32 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 24, Sammenstød 6, Ild 2, forskellige Aarsager 2, forsvundne 2, sunkne 10, forladt 1, Kondemnation 3.

Ansgar, 3-m. Skonnert af Marstal, har den 14. Septbr. ved Afsejlingen fra Hamburg bestemt til Aalborg været i Kollision og har faaet Klyverbommen brækket og Skade paa Rigen.

Elna, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afsejlingen fra South Shields i forrige Uge været i Kollision med der-værende Mole og fik nogen Skade paa Bagbords Bov. Fortsat Rejsen efter provisorisk Reparation.

Agder, Dpsk. af Haugesund, har for Udgaende fra Helsingør været i Kollision med Molen og fik nogen Skade i Boven. Skaden repareret og Rejsen fortsat til Newcastle.

Henning, Dpsk. af Aalborg, er d. 17. ds. indkommet til Methil med nogen Skade efter Kollision med en Fiske-damper.

Saga, 3-m. Skonnert af Marstal, har ved Hamburg været i Kollision med en Slæbedamper og har mistet Klyverbommen.

Den af det engelske Admiralitet i Aaret 1900 nedsatte Dampkedel-Kommission har for kort Tid siden afsluttet sine Undersøgelser.

Admiral Sir Compton Domville, Øverstbefalende over hele den engelske Søkrigsmagt i Middelhavet, har nylig i sin Egenskab af Formand for denne Kommission indsendt sin Slutningsberetning til Admiralitetet, hvilken Beretning han ledsager med følgende Skrivelse:

„Ombord paa H. M. Krigsskib „Bulwark“

p. T. Rapallo, den 12. Juni 1904.

„Til Forelæggelse for d'Hrr. Lorder af Admiralitetet har jeg hoslagt den Ære at fremsende endelig Beretning fra „Dampkedel-Kommissionen, for hvilken jeg er Formand.

„Skønt jeg ikke har været til Stede ved alle de i de sidste „to Aar stedfundne Undersøgelser, har jeg efterhaanden modtaget samtlige de afgivne Beretninger, der udviser, med hvilken Omhu og Møje Kommissionen er gaaet frem for at tilvejebringe korrekte Resultater.

„I Forbindelse med vor forrige Beretning finder jeg med Hensyn til de i Middelhavseskadren anvendte Belleville-„Dampkedler Anledning til at udtale, at mine personlige Erfaringer angaaende sammes Ævne som Dampfrembringere har været meget tilfredsstillende, og det staaer mig herefter klart, at de først fremkomne Dampkedler af denne Type „maa have været daarligt konstrueret og forkert anvendt. „I de her tjenstgørende Skibe har disse Kedler ikke udvist nogensomhelst alvorlig Mangel, og den Omstændighed, at to af Skibene staaer i Begreb med at fordoble deres Tjeneste efter at have været underkastet alene de „sædvanlige aarlige Reparationer, viser, at Kedlerne har en „længere Brugsperiode, end jeg oprindeligt formodede. I hvert Tilfælde vil disse Skibes anden Tjenestefart afgive en fortrinlig Prøve paa disse Dampkedlers Ævne i Retning af Udholdenhed.

„Sluttelig kan jeg ikke noksom udtale min Paaskønnelse „af det af mine Kolleger i Kommissionen udførte Arbejde.“

Underdanigst

Compton Domville

Kommanderende Admiral

Formand for Dampkedel-Kommissionen.

Dette Brev fra en Admiral, der har Kommandoen over og Ansvar for vor Tids største Krigsflaade forenet under Enkeltmands Ledelse, er et slaaende Bevis paa de fortrinlige praktiske Resultater, man har opnaaet med Belleville-Dampkedlerne under aktiv Tjeneste til Søs. Man kan vanskelig tænke sig et bedre Svar paa den Nedrakning, som disse Dampkedler har været Genstand for i England, siden de for 10 Aar siden blev indført og taget i Brug i den engelske Krigsflaade.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilson.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Nybygninger, Køb og Salg.

Onsdag d. 14. ds. foretoges Prøvefart med Damperen „Marie Menzell“, bygget paa Flensborg Skibsværft til det hanseatiske Dampskibsselskab i Hamburg. Prøvefarten forløb heldig, og de kontraherede Betingelser blev fuldt ud opfyldt. Damperen fortsatte Rejsen gennem Kejser Wilhelm Kanalen til Cardiff. Skibet, der har en Lasteævne af c. 3,550 Tons, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 301' 0", største Bredde 41' 2", Dybde (moulded) 21' 3".

Dampskibet „J. D. S. Adolph“ (Stabelnummer 103), bygget for Regning Dampskibsselskabet Vendila i Kjøbenhavn,

blev d. 17. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanisher Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 247' 6" langt i Hoveddækket, 37' 4" bredt og 17' 2³/₄" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 indicerede Hestes Kraft.

Med Skruedampskibet „Ulvsund“ bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn, foretoges d. 14. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 142' 0" langt i Hoveddækket, 23' 0" bredt og 8' 5³/₄" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 400 indicerede Hestekraft. Paa Prøveturen opnaedes en Middelhastighed af 10 Knob med et særdeles gunstigt Kulforbrug.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 20. September.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 15. Septbr. — Alabama, Gøtsche, ank. hertil 26. Aug. — Alexandra, Thomsen, ankom hertil 11. September. — Algarve, Borries, ankom til Malaga 19. September. — Anglo Dane, Wiberg, er under Reparation i Palmouth. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 29. August. — Antwerpen, Mikkelsen, afgik fra Newcastle 15. September til Barcelona. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 17. Septbr. til New York. — Arno, Strubberg, afg. herfra 19. Septbr. til Almeria — Axelhus, Skow, ankom til Trondhjem 19. Septbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Danzig 19. Septbr. — Beira, Lunge, afgik herfra 19. Septbr. til Sevilla. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom her 16. Septbr. — Christian IX., Müller, ank. til London 18. September. — Dagmar, Larsen, afgik fra Messina 18. Septbr. til Marsala. — Douro, Mortensen, ank. til Drammen 16. Septbr. — Esbjerg, Sæberg, ank. hertil 17. September. — Florida, Ørum, ankom til Baltimore 10. Septbr. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 19. September. afgik 19. Septbr. til Hull. — Garonne, Kromann, ankom til Dunkerque 19. Septbr. — Georgios I., Sørensen, pass. Holtenau 19. Septbr. til Antwerpen. — Hekla, ankom hertil 11. September. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 14. Septbr. hertil. — Hengest, Harder, pass. Brunsbüttel 19. Septbr. for London. — Hjelm, Simonsen, ankom til Kalmar 18. September. — Island, Holm, afgik fra Christianssand 2. September til New York. — Jolantha, Christiansen, ank. hertil 19. Septbr. — Kasan, Hansen, ankom hertil 19. September. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 7. Sepbr. hertil. — Kiew, Frisenette, pass. Holtenau 20. September hertil. — Kursk, Gommesen, ank. til Stockholm 18. Septbr. — Leopold II, Meyer, afgik fra Gibraltar 16. September til Savona. — Loire, Craignou, ank. til Bordeaux 9. Septbr. — Louise, Kruse, ankom til Kønigsberg 20. September. — Louisiana, Andresen, afgik fra Christiania 20. September hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Kristiania 7. September til Boston. — Morsø, Jacobsen, afg. fra Lissabon 16. September hertil. — Moskov, Meldahl, afgik herfra 19. September til St. Petersburg. — Nicolaï II, Lissner, afgik fra Boston 10. September hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik herfra 17. September; ankom til Riga 20. September. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Antwerpen 18. September hertil. — O. B. Suhr, Wiencke, afg. fra Riga 18. Septbr. til Antwerpen. — Omsk, Jonsen, ank. til Marseille 14. Septbr. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 11. Septbr. — Perm, Christensen, ankom til Dunkerque 18. Septbr. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 16. Septbr. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 18. September. — Rita, Schibbye, ank. hertil 18. Septbr. — Seine, Dampt, afgik fra Kotka 18. September til Bjørneborg. — Texas, Andersen, afg. fra New Orleans 8. September hertil. — Thyra, Fischer, ankom til Libau 15. Septbr. — Tiber, Bech, afgik fra Dartmouth 16. September hertil. — United States, Wulff, pass. Sandy Hook 18. September for New York. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Windau 20. Septbr. til Libau. — Viking, Rasmussen, ankom hertil 18. September. — Yrsa, Gommesen, pass. Brunsbüttel 18. Septbr. for Antwerpen, ankom til Antwerpen 20. Septbr. — Tyr, Andresen, ankom hertil 18. September. — Union, Therkildsen, ank. hertil 19. Septbr. — Tjaldur, Rørbye, afgik fra Leith 13. Septbr. til Færøerne. — Vesta,

Gotfredsen, afgik fra Leith 15. Septbr. til Island. — Bergenseren ankom til Trondhjem 14. Septbr. — Ellen ank. hertil 19. Septbr. — R. F. Berg afgik herfra 19. Septbr. til Kønigsberg. — Annie afg. herfra 18. Septbr. til Norrkøping. — Dovre ankom til Antwerpen 16. Septbr. — Marie afg. fra Swansea 17. Septbr. hertil. — Vadsø afg. fra Stettin 16. Septbr. til Manchester. — Primula ankom hertil 17. Septbr. — Ficara ankom til Newcastle 18. Septbr. — Una ankom hertil 16. September. — Zero ankom til Hull 18. Septbr. — Livadia afgik fra Randers 19. Septbr. til Stettin.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ank. til Rouen 18. Septbr. — Frode, Tofte, afg. fra Uleåborg 20. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rouen 20. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Sunderland 17. Septbr. — Erik I, Schmidt, ankom til Kbhvn. 17. September. — Knud II, Hansen, ank. til Bremen 20. Septbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kronstadt 19. Septbr. — Ragnar, Holst, ank. til Rotterdam 18. Septbr. — Skjold, Risø, afgik fra Hernøsand 16. Septbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Burntisland 20. Septbr. — Olaf, Mahncke, ank. til Sunderland 18. Septbr. — Svend II, Riber, afg. fra Chantenay 17. Septbr. — Harald, Hveysel, ank. til Stettin 19. Septbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Aarhus 17. Septbr. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Boness 17. Septbr., best. til Libau. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Kronstadt 10. September. — Hamlet, Reese, ankom til Gand 17. September. — Helge, Olsen, afg. fra Zaandam 20. Septbr., best. til Blyth. — Rolf, Olsen, afgik fra Borgå 16. Septbr., best. til London. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afg. fra Kronstadt 17. September, best. til Rotterdam.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Kramfors 13. Septbr. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Kronstadt 19. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 16. Septbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Ghent 17. Septbr., ank. til Sunderland 19. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Sunderland 16. Septbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Kronstadt 15. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 15. Septbr. — Russ, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 14. Septbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra St. Petersburg 18. September, best. til Rotterdam. — Peter Mørch, Thorsøe, afgik fra Stettin 16. Septbr., best. til St. Petersburg.

Heimdal. Anine, Leth, afgik fra Ghent 20. Septbr. — Kamma, Løffler, ank. til Ghent 16. Septbr. — Helga, Risø, ank. til Skelefteå 16. Septbr. — Martha, Christensen, ank. til Blyth 16. September. — Elna, Rathje, ank. til Norrkøping 16. September. — Therese, Pedersen, ank. til Ørnskjöldsvik 17. September. — Simone, Jørgensen, ankom til Burntisland 10. Septbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Pillau 18. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Gefle 17. Septbr. — Dana, Lambertsen, ankom til Sunderland 14. September. — Ophelia, Wilhelmsen, afg. fra Marseille 14. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Las Palmas 19. September. — Niobe, Mathisen, pass. Lødingen 16. Septbr., best. til Archangel. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Newcastle 14. Septbr. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Esbjerg 15. Septbr., ank. til Blyth 17. Septbr. — Nord søen, Gram, ankom til Kbhvn. 15. September. — Nexos, Basse, afg. fra Rokkala 19. Septbr., ankom til Kotka 20. Septbr. — Nora, Jørgensen, afg. fra St. Petersburg 18. Septbr., best. til Aalborg. — Napoli, Christensen, afgik fra Horsens 15. Septbr., ank. til St. Petersburg 19. Septbr. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Guernsey 17. Septbr., bestemt til Tynen. — Alfa, Hansen, afgik fra Jersey 17. Septbr., best. til Frederikshavn. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Sundsvall 18. Septbr., best. til Le Tréport. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Methil 16. Septbr., ank. til Esbjerg 18. Septbr.

Nord søen. Nordland, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr. — Holland, Lund, pass. Kaiser Wilhelms Kanal 19. Septbr. — England, Andresen, afg. fra Libau 16. Septbr. — Rusland, Møller, ankom til Libau 17. September. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 18. Septbr.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Flensborg 20. Septbr. — Mars, Rasmussen, ankom til South Alloa 19. September. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra St. Petersburg 20. Septbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, ankom til Riga 13. Septbr. — Russia, Jespersen, afg. fra Dunston 16. Septbr., ankom til Kbhvn. 18. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Rotterdam 16. Septbr. — Dania, Poulsen, afgik fra Rotterdam 16. September, ank. til Cardiff 19. September. — Normannia, Erichsen, afg. fra Skutskær 13. Septbr., ankom til Hudiksvall 14. Septbr. — Livonia, Skov, er ankommet til Amsterdam.

Østersøen. Patria, Petersen, afgik fra Emden 15. September, bestemt til Luleå. — Gratia, Andersen, afgik fra Newcastle 15. September, ankom til Aalborg 18. Septbr.

Union. Frisia, H. Nielsen, afg. fra Blyth 15. September, ank. til Frederikshavn 17. Septbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Aalborg 16. Septbr., ankom til Riga 19. Septbr. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Amsterdam 13. Septbr.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Grangemouth 17. September, best. til Hamburg. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Amsterdam 13. Septbr., ankom til Methil 15. Septbr.

Dannebrog. A malienborg, Ørbeck, afg. fra Wiborg 18. Septbr., bestemt til Rouen. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Luleå 17. Septbr., best. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, afg. fra West Hartlepool 20. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Aarhus 18. Septbr. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Algier 13. Septbr. — Jomsborg, Hansen, afg. fra Barrow 7. Septbr., best. til St. Lawrence. — Kronborg, Hveissel, ankom til Rotterdam 13. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 17. September. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Ardrossan 7. Septbr., bestemt til St. Lawrence. — Søborg, Fischer, ank. til Quebec 17. September. — Uranienborg, Schmidt, ankom til St. Petersburg 18. Septbr. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Sevilla 19. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Kjøbenhavn 17. September. — Klampenborg, Jensen, ank. til Lübeck 20. Septbr. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Wiborg 18. September, bestemt til Alexandria. — Silkeborg, Petersen, ankom til Swinemünde 20. Septbr. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Uleåborg 11. Septbr., best. til Rouen. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 18. Septbr. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Calais 11. September. — Vordingborg, Petersen, ankom til Yxpila 20. September.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afgik fra St. Petersburg 18. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Kallundborg, Lund, ank. til Sunderland 16. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Ghent 13. Septbr. — Helene, Jensen, afgik fra St. Petersburg 13. Septbr., best. til Ghent. — Agnete, Sørensen, afg. fra St. Petersburg 17. September, bestemt til Amsterdam. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra St. Petersburg 19. Septbr., best. til Rotterdam. — Hermia, Farup, ank. til St. Petersburg 19. Septbr. — Ajax, Brorson, ank. til Kiel 20. Septbr. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 20. September. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Kiel 19. September. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 20. September, bestemt til Newcastle.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Marseille 18. Septbr. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Penang 17. September. — Siam, Jensen, afg. fra Port Said 19. September. — Anamba, Cortsen, afgik fra Singapore 7. September. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Buenos Aires 31. August.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Progresso 16. September. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Pasages 18. September. — St. Thomas, Prah, afgik fra Vigo 17. Septbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. til Nakskov 18. Septbr. — Energi, Nielsen, ank. til Honfleur 13. Septbr.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Repola 13. Septbr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Methil 20. Septbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Gamle Karlby 14. Septbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Ghent 20. September. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Haukipudas 16. September. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Repola 15. Septbr. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Ghent 14. Septbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Kbhvn. 18. Septbr. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Kbhvn. 20. Septbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Calais 20. Septbr. — Chr. Christensen, Hansen, afg. fra Haukipudas 17. Septbr.

Vulcan. Vulcan, P. Nielsen, ank. til Calais 14. Septbr. — London, Bom, ankom til Kronstadt 9. Septbr. — Paris, Krogh, ank. til Velzen 14. Septbr. — Bryssel, Tholander, afg. fra St. Petersburg 15. September, best. til Terneuzen.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Rotterdam 16. September. — Wien, Brink, afgik fra Blyth 20. Septbr., best. til Archangel.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, afgik fra Methil 17. Septbr., best. til Neufahrwasser. — Clara, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 16. Septbr. — Kai, Bønnelycke, ankom til Oran 19. Septbr. — Svend, Kurtzhals, ank. til Danzig 19. Septbr. — Erik, Steen, ank. til Libau 19. Septbr. — Axel, Damm, ankom til Kramfors 19. Septbr. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Holmsund 15. September, best. til Cherbourg. — Skjaln Hvide, Bjarnarson, afg. fra Middlesbro 20. Septbr., bestemt til Valencia.

Sejlskibe.

Rønne. Herman Olsen, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 14. Septbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Helsingborg 14. Septbr. — Gudmund, Borbye, ankom til Norrkøping 14. Septbr. — Rolf, Møller, ank. til Oscarshamn 17. Septbr. — Ane Kathrine, Hansen, ankom til Stolpmünde 17. Septbr. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 18. Septbr. — Hermod, Grønwald, ankom til Holtenau 18. Septbr. — Courer, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 19. Septbr.

Svendborg. Danebrog, Bergesen, ankom til Galway 12. Septbr. — Helge, Nielsen, ankom til St. Valery 10. Septbr. — Ruth, Falentin, ank. til Landskrona 10. Septbr. — Capella, Hansen, ankom til Fowey 12. September. — Erhardt, Larsen, ankom til St. Petersburg 12. Septbr. — Gefion, Rasmussen, ankom til Kalmar 13. September. — Union, Rasmussen, ankom til Umeå 11. Septbr. — Vesta, Poulsen, ankom til Gøteborg 12. Septbr. — Flora, Sørensen, ankom til Dundee 12. Septbr. — Marie, Nielsen, ankom til St. Petersburg 12. Septbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Mensterås 13. Septbr. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Haderslev 13. Septbr. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Kjøbenhavns Red 13. Septbr. — Peter, Jørgensen, ank. til Køningsberg 12. Septbr. — Hansen, Nielsen, ankom til St. Davis 12. Septbr. — Confidence, Mouritsen, ankom til Lübeck 12. September. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Falmouth 14. Septbr. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Wemyss 13. September. — Vega, Rasmussen, ankom til Aalborg 15. Septbr. — Frej, Hansen, ank. til Rudkjøbing 15. Septbr. — Venus, Jensen, ankom til Genua 15. Septbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Holbæk 14. September. — J. M. Nielsen, Eriksen, ankom til Helsingfors 14. September. — Galathea, Bom, ankom til Rudkjøbing 16. September. — Lindhard, Madsen, ankom til Fowey 16. Septbr. — Slesvig, Hansen, ank. til Scarborough 16. Septbr. — Solon, Rasch, ankom til St. Petersburg 15. September. — Zampa, Petersen, ankom til Kjøbenhavns Red 14. Septbr. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Petersburg 16. Septbr. — Mine, Møller, ankom til St. Petersburg 15. Septbr. — Leif, Andersen, ankom til Fowey 16. September. — Ane, Jørgensen, ank. til Montrose 16. Septbr. — Alma, Hansen, ankom til Boulogne 17. Septbr. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til Bandholm 17. Septbr. — Christian, Jørgensen, ankom til Umeå 18. Septbr. — Urda, Mikkelsen, ankom til Folkstone 17. Septbr. — Yrsa, Hansen, ank. til Frederikstad 16. Septbr. — Martin, Rasmussen, ank. til Havre 17. Septbr. — Valborg, Rasmussen, ankom til Sundsvall 19. Septbr. — Minerva, Fuglsang, ankom til Gibraltar 11. Septbr. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Umeå 17. Septbr. — Dana, Rasmussen, ank. til Bandholm 18. Septbr. — Britannia, Rasmussen, ank. til Køningsberg 18. Septbr. — Gulborg, Skovgaard, ankom til Dover 17. Septbr. — Kruse, Larsen, ankom til London 17. Septbr. — Rasmus, Nielsen, ankom til Emden 19. Septbr. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Fowey 18. Septbr. — Haabet, Andreassen, ank. til Madoc 19. Septbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Aarhus 19.

Ærø. Vigilant, Rasmussen, ankom 12. September til Sydney. — Hertha, Krull, afgik 12. Septbr. fra Port Madoc til Middelfart. — Nathalia, Wilhjelm, ankom 12. Septbr. til Jersey. — J. A. Kromann, Christensen, sejlferdig 9. Septbr. i Wasa, bestemt til Lissabon. — Veritas, Stougaard, sejlferdig 8. Septbr. i Casablanca (Marokko), bestemt til Ayr (Skotland). — Paket, Friis, ankom 12. Septbr. til Kjøbenhavn. — Svip, Jensen, ankom 13. Septbr. til Swinemünde. — Rotha, Hansen, ank. 13. Septbr. til Vexforth. — Amor, Rasmussen, ankom 13. Septbr. til Grumhithe. — Frem, Hansen, ank. 14. Septbr. til Kenmare. — Smart, Christensen, ankom 13. Septbr. til Jersey. — Niels, Jensen, ankom 13. Septbr. til St. Valery sur sonne. — Christian den 9de, Lauritzen, ankom 13. Septbr. til St. Vaast Red. — Karen, Bager, ankom 13. Septbr. til Reval. — Thor, Kromann, ankom 14. Septbr. til Kotka. — M. Hay, Petersen, ankom 14. Septbr. til Rudkjøbing. — Bien, Petersen, ankom 15. Septbr. til Neufahrwasser. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 15. Septbr. til Dunkerque. — Rødkilde, Christensen, ankom 14. Septbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Christensen, ankom 14. Septbr. til Kjøbenhavn. — Emilie, Hansen, ank. 14. Septbr. til Kjøbenhavn. — Enigheden, Petersen, ank. 14. Septbr. til Frihavnen. — Rise, Bager, ank. 14. Septbr. til Svendborg. — Enigheden, Friis, ankom 15. Septbr. til Frederikshavn. — Abba, Petersen, ankom 15. September til Dunkerque. — Alfa, Rasmussen, er ankommen til Packsenville. — Kirstine Jensen, Raahauge, afgik 15. Septbr. fra Sharpness til Charlestown. — Albert, Fabricius, ankom 16. Septbr. til Uleåborg. — Uffo, Grube, ankom 16. Septbr. til Kincardine Red. — Ceres, Bager, ankom 17. September til Fowey. — Diana, Hansen, ankom 16. Septbr. til Fowey. — Juliane, Christensen, ank. 17. Septbr. til Civitavechia. — Agnes, Christensen, ankom 17. Septbr. til Grangemouth. — Ellen, Hansen, ank. 16. Septbr. til Kjøbenhavn fra Island.

— Ingolf, Rasmussen, er ankommen til Maracaibo. — Erik Kirstine, Albertsen, afgik 14. Septbr. fra Kjøbenhavn til Nykjøbing S. — Skirner, Rasmussen, ankom 17. Septbr. til St. John. — Familien, Caspersen, ankom 19. Septbr. til Brest. — Dronning Louise, Christensen, ank. 19. Septbr. til Brest. — De 3 Søskende, Rasmussen, afgik 16. Septbr. fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Anne, Madsen, ankom 24. August til Patrifjord. — Prøven, Schmidt, er ankommen til Warkworth. — Johanne, Hansen, ankom 19. Septbr. til Dysart. — Svanen, Møllmann, ankom 18. Septbr. til Gøteborg. — Valborg, Johansen, ankom 19. Septbr. til Svendborg. — Forening, Hansen, ankom 19. Septbr. til Belfast. — Caroline, Madsen, ankom 16. Septbr. til Frihavnen. — Regina, Kock, afg. 16. Septbr. fra Kjøbenhavn til Nakskov. — Heimdal, Eriksen, ankom 19. Septbr. til Frederiksstad.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Store-Bælt. Sjælland V.-Kyst. Mullerup Havn. I Mullerup Havn er der nu kun 8 Fod Vand ved daglig Middelvandstand. **Østersøen.** Fyrskibet „Gjedser-Havn“ SØ. Omtrent midt i November 1904 udlægges en Fløjtetønde i c. 5 Fv. Vand 3 Kbl. SV. for den V.-ligste af de c. 1¼ Kml. SØ. for Fyrskibet „Gjedser-Havn“ liggende 11 Fods Puller. 54° 31' N. Br. 11° 58', 3. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Borgholm. Paa Kråkudden ved Borgholm er den S.-lige Fyrbygning nedtagen. Fyret vises nu fra et hvidt Fyrhus. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Lysvænen: 8 Kml. Der er ikke Vagt ved Fyret. Det N.-lige Fyr paa Kråkudden er nedlagt. 56° 52' 33" N. Br. 16° 38' 8" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Gefleleden. I Foraaret 1905 ombyttes Lystønden ved Mellanskansrännan med et rødt, fast Fyr, anbragt paa en Stenkiste. 60° 41' 20" N. Br. 17° 13' 22" Ø. Lgd.

Norra Kvarken. Ved 21 Fods Grunden Eriks Grund er udsat en sort Stage med hvidt Bælte og to sorte Balloner. 63° 41' 17" N. Br. 20° 39' 0" Ø. Lgd.

Ved 19 Fods Grunden Gunvors Grund er udsat en rød Stage med en opadvendt Kost, hvorunder en Ballon. 63° 29' 0" N. Br. 20° 28' 20" Ø. Lgd.

Rönnskär. I 1905 skal paa Rönnskär tæt ved det nuværende Fyr tændes et Lynfyr, der hver 15 S. viser Tre-Lyn. Det ny Fyrtaarn bliver 118 Fod højt. 65° 2' 15" N. Br. 21° 33' 35" Ø. Lgd.

Rusland. Libau. Skibe til Libau skal stoppe ved Fyrskibet og hejse Nationsflaget paa Fortoppen. Det undersøges da foreløbig og maa kun ad det S.-lige Indløb staa ind i Havnen. To sorte Balloner lodret for hinanden, hejst paa Masten paa Yderenden af Havnedæmningen, betyder, at Skibet maa staa ind i Havnen uden at være undersøgt.

Tyskland. Pillau. Udenrigsministeriet meddeler: Den 28. September afholdes Skydeøvelser ved Pillau. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og Havnen er da spærret for al Sejlads.

Rügen V. Gellen. Vraget af den Ø. for Gellen Andvningstønde sunkne Galease er uskadeligt.

Darsser Ort NØ. Vraget, der laa sunket S. for Plantagenet Grund, er uskadeligt. Afmærkningen er inddragen.

Lübeck. Travemünde Seegat. I Travemünde Seegat er der nu gravet en Rende med 27 Fod Vand. Afmærkningen er flyttet, og ligger saaledes: Den sorte Baaketønde „Lübeck“ paa 53° 58' 25" N. Br. 10° 54' 29" Ø. Lgd., de tre sorte Spidstønder om Bagbord paa 53° 58' 11" N. Br. 10° 54' 7" Ø. Lgd., 53° 57' 58" N. Br. 10° 53' 46" Ø. Lgd., og 53° 57' 45" N. Br. 10° 53' 28" Ø. Lgd.; de tre røde Spirtønder om Styrbord paa 53° 58' 28" N. Br. 10° 54' 24" Ø. Lgd., 53° 58' 13" N. Br. 10° 54' 3" Ø. Lgd., og 53° 58' 0" N. Br. 10° 53' 43" Ø. Lgd. De to yderste Tønder ligger ¾ Kbl. fra hinanden, og Linjen mellem dem er tværs paa Kursen ind.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 25. September 1904 tændes følgende ny Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelser:

Syllingsvaag, paa Hisø i Rososen ved Sognesjøen. Flammens Højde: 40 Fod. Lyset er grønt fra N. 10° Ø. over V.-Kant af Hisø, til N. 10° V., fri V. om Laaven, hvidt derfra til N. 46° V., fri Ø. om Stabben, rødt derfra over Børt-næsøerne til S. 5° Ø., fri Ø. om Teineskjærene, hvidt derfra til S. 7° Ø., netop fri V. om Store Vatsø. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 59' 35" N. Br. 4° 55' 40" Ø. Lgd.

Kværeknap ved Sognesjøen, S.-Pynt af Ytre Sulen. Flammens Højde: 92 Fod. Lyset er hvidt fra N. 51° Ø., fri S. om Oddekskjærene, til N. 78° Ø., fri N. om Bunæsholmen, rødt derfra over Børt-næsøerne og Røvleskjærene til S. 3° V., fri V. om Mebøen, hvidt derfra til S. 19° V., fri Ø. om Bersskallen, grønt derfra til S. 29° V., fri V. om Breifluskallen, hvidt derfra til S. 36° V., fri Ø. om Jonsflua, rødt derfra over Svalerne til S. 67° V., fri N. om Streta, hvidt derfra til S. 75° V., fri S. om Engelskjærbeem og Kjelsøbøen. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 59' 0" N. Br. 4° 42' 50" Ø. Lgd.

Bøvær, Bergsfjord, Senjen. Flammens Højde: 31 Fod. Lyset er hvidt fra N. 7° V., ind paa Ankerpladsen, til N. 25° V., fri Ø. om 1 Fv. Boen tværs af Store Bøholmen og Ø. om Langskjærene, rødt derfra til S. 17° Ø., fri Ø. om Færestenen, hvidt derfra over Pynten af Bølandet til S. 29° Ø., fri V. om 3 Fods Boen ved Berg. Mellem S. 24° Ø. og S. 26° Ø. skjules Lyset af et Hus paa Bølandet. 69° 28' 0" N. Br. 17° 14' 30" Ø. Lgd.

Mefjord i Senjen, paa Knuten. Flammens Højde: 119 Fod. Lyset er hvidt fra N. 50° V. til N. 23° V., fri V. om Fallan og Askebøen, til N. 1° V., hvidt derfra til S. 73° Ø., fri N. om Myggenæs, rødt derfra til S. 55° Ø. 69° 32' 25" N. Br. 17° 24' 30" Ø. Lgd.

Koja, ved Thorsvaag i Hammerfjorden. Flammens Højde: 89 Fod. Lyset er rødt fra N. 39° Ø., over NV.-Pynt af Vandø, til N. 19° Ø., fri V. om Bredgrunden, hvidt derfra til N. 1° Ø., fri Ø. om Ole Nilsagrunder, grønt derfra over Tampsais og N. for liggende Grunde til N. 13° V., fri V. om Svebøen, hvidt derfra til N. 40° V., fri Ø. om Vestre Fuglboen, rødt derfra til S. 8° V., fri Ø. om Øksenholmen, hvidt mellem denne og Smaaleiskjæret (Indløbet til Havnen S. fra), grønt fra S. 3° V., fri V. om Smaaleiskjæret til S. 8° Ø. 70° 15' 0" N. Br. 19° 30' 40" Ø. Lgd.

Burøund, ved Fugløveet. Flammens Højde: 15 Fod. Lyset er hvidt i Indløbet mellem N. 85° Ø., fri S. om Skarvestøneren, og S. 83° Ø., fri N. om Skotaalnesset, derfra rødt gennem S. og V. til N. 20° V. 70° 13' 30" N. Br. 19° 45' 10" Ø. Lgd.

Fiskelvnæs (Jævlufnæs) ved Kvalsund, Alten. Flammens Højde: 42 Fod. Lyset er rødt over Sjaaholmskjær, mellem N. 30° V. og N. 34° V., forøvrigt hvidt. 70° 28' 40" N. Br. 23° 48' 25" Ø. Lgd.

Akkerfjord, Hjelmø. Flammens Højde: 116 Fod. Lyset er hvidt fra N. 60° V., fri S. om Akkerfjordgrund og Finkonviknæs, til N. 82° V., fri N. om Akkerfjordnæringen, rødt derfra til S. 22° V., fri Ø. om Mefjordsskjær, hvidt derfra til S. 9° V., fri V. om Spelnæsgrundene, grønt derfra til S. 71° 5' 30" N. Br. 24° 41' 45" Ø. Lgd.

Maasklub. Flammens Højde: 233 Fod. Lyset er rødt fra N. 18° Ø., over Torvenæs og Sjaavikbøen til N. 46° Ø., fri Ø. om disse, hvidt derfra til N. 64° Ø., fri N. om Torvestykket, grønt over denne til N. 72° Ø., hvidt derfra gennem S. til Lysgrænsen S. 66° V. 71° 0' 0" N. Br. 25° 1' 30" Ø. Lgd.

Olderfjord, Porsangerfjord. Flammens Højde: 69 Fod. Lyset er hvidt fra N. 26° Ø. til N. 50° Ø., fri N. om Ormegrund, rødt derfra gennem Ø. og S. til S. 5° V., Grunden ved Torvik, hvidt derfra til S. 61° V. 70° 30' 30" N. Br. 25° 13' 30" Ø. Lgd.

Kamefjord, Magerøen. Flammens Højde: 63 Fod. Lyset er grønt fra N. 36° Ø. til N. 46° Ø., fri S. om Lille Kame med uden for liggende Grunde, hvidt derfra til N. 54° Ø., fri N. om Store Kame, rødt over Store Kame til S. 68° Ø., fri S. om samme, hvidt i Indløbet til S. 55° Ø. 71° 3' 20" N. Br. 25° 52' 50" Ø. Lgd.

Brændetid for disse Fyrlamper: 25de August—14de April.

Vadse Molo. En hvid Lanterne 75 Alen fra Molens N.-Ende.

Tranø, Senjen Fyrlampe er nedbrændt. Den tændes atter snarest muligt.

Frøjen V. for Frøjen ved Bremanger er følgende Grunde fundet:

Vestre Haaskal med 8½ Fv. i det tidligere Mærke, „Skaarkind overet med Svartskjær“, der udgaar. 61° 49' 24" N. Br. 4° 45' 5" Ø. Lgd.

Skorpegrunden med 15 Fv. 61° 48' 26" N. Br. 4° 40' 30" Ø. Lgd.

Bataldgrundskan med 16 Fv. 61° 48' 24" N. Br. 4° 40' 4" Ø. Lgd.

Disse tre Grunde ligger i Nesje Fyrlampes V.-lige, hvide Vinkel.

Ersgrundene, Nordre, med 13 Fv. 41° 46' 51" N. Br. 4° 41' 30" Ø. Lgd., Vestre, med 15 Fv. 61° 46' 48" N. Br. 4° 41' 22" Ø. Lgd. og Søndre med 13 Fv. 61° 46' 28" N. Br. 4°

41° 46" Ø. Lgd., der alle ligger i Minnet Fyrlampes V.-lige hvide Vinkel.

Minneflu, med 5 $\frac{1}{2}$ Fv. 61° 46' 20" N. Br. 4° 47' 15" Ø. Lgd., og Haleflu, med 5 Fv. 61° 46' 17" N. Br. 4° 49' 42" Ø. Lgd., der begge ligger i Minnet Fyrlampes røde Lysvinkels N.-Kant.

Tyskland. Süderaue. I Süderaue har der mellem Baake-tønden „Süderaue“ og den røde Spirtønde A dannet sig en Grund, som falder tør ved Lavvande. Paa N.-Siden af Grunden er i 5 Fv. Vand udlagt en rød Spirtønde A med Timeglas. Den tidligere røde Spirtønde A har nu A/A. Den ny Tønde A ligger paa 54° 35' 24" N. Br. 8° 25' 36" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Eider“. Fra Fyrskibet „Eider“ gives ikke mere Signaler for Is.

Elben. Stör Munding. Vraget af „Valkyrie“ mellem Anduvningstønderne til Glückstadt Farvand og til Stör, er borttaget, saa at den mindste Dybde over Vraget er 19 Fod ved Middel-Lavvande. Vraget er ikke mere afmærket.

Aussen Jade. Den røde Tønde, ved Enden af Telegrafkablet i Aussen Jade, er inddragen. 53° 48' 50" N. Br. 8° 0' 44" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Ameland. Kromme Balg og Abt. Kromme Balg gaar nu over Haantjesplaat og er afmærket saaledes: Om Styrbord for Indgaende med Spidstønder Nr. 1 til 20, hvoraf Nr. 1, 4, 6, 9, 12, 15, 18 og 20 har Ballon. Om Bagbord med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Kors (Borndiep) og Stumptønder Nr. 2 til 13, alle med afkortet Kegle.

Farvandet til Harlingen. Zuidgeul. Blauwe Slenk. I Blauwe Slenk er Afmærkningen forandret saaledes: Spidstønde Nr. 4 er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 4 med Diamant, der ligger i 19 Fod Vand. 53° 13' 41" N. Br. 5° 14' 53" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 5 er flyttet og ligger i 29 Fod Vand. 53° 13' 49" N. Br. 5° 15' 41" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 6 med Ballon er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 6 med Kegle og ligger i 20 Fod Vand. 53° 13' 41" N. Br. 5° 16' 18" Ø. Lgd.

Følgende Tønder er flyttet og ligger saaledes: Spidstønde Nr. 7 i 24 Fod Vand. 53° 13' 20" N. Br. 5° 17' 1" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 8 i 15 Fod Vand. 53° 13' 12" N. Br. 5° 17' 35" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 9 med Kors i 12 Fod Vand. 53° 12' 50" N. Br. 5° 17' 56" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 5 i 22 Fod Vand. 53° 13' 42" N. Br. 5° 13' 34" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 6 i 23 Fod Vand. 53° 13' 45" N. Br. 5° 14' 30" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 7 i 23 Fod Vand. 53° 13' 55" N. Br. 5° 15' 22" Lgd. Stumptønde Nr. 8 med afkortet Kegle i 23 Fod Vand. 53° 13' 47" N. Br. 5° 16' 21" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 9 i 23 Fod Vand. 53° 13' 30" N. Br. 5° 16' 54" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 10 i 11 Fod Vand. 53° 13' 17" N. Br. 5° 17' 32" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 10 a i 11 Fod Vand. 53° 13' 7" N. Br. 5° 17' 57" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 11 i 12 Fod Vand. 53° 12' 47" N. Br. 5° 18' 5" Ø. Lgd.

Et nyt Farvand. Zuidgeul, N. for Hendrik Tjaars Plaat, er afmærket saaledes:

Spidstønde Nr. 1 i 22 Fod Vand. 53° 13' 22" N. Br. 5° 15' 7" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 i 12 Fod Vand. 53° 13' 27" N. Br. 5° 15' 45" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 16 Fod Vand. 53° 13' 31" N. Br. 5° 16' 21" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 1 i 12 Fod Vand. 53° 13' 23" N. Br. 5° 15' 22" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 2 i 12 Fod Vand. 53° 13' 38" N. Br. 5° 16' 7" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Schulpengat. Sømneøvelserne i Schulpengat er endt. Afmærkningen er inddragen.

Paa Barren i Schulpengat er der midt i Farvandet nu 21 Fod Vand.

IJumiden. I IJumiden er Dybden nu 29 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Haringvliet og Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I Haringvliet og Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er Sømneøvelserne endt og Afmærkningen af Øvelsespladserne inddragen.

Scheur. Paa de fire Duc d'Alber i Scheur, tæt ved Maassluis, er nu tændt røde Fyr med Formærkelser.

Farvand ved Maassluis. I det S.-lige Farvand lige over for Maassluis er Dybden nu 22 $\frac{1}{2}$ Fod.

Zuiden. Det røde Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 2 paa N.-Siden af Zuiden er midlertidig slukket og Duc d'Alben afmærket som Vrag. 51° 57' 19" N. Br. 4° 10' 2" Ø. Lgd.

Volkerak. Sømneøvelserne i Volkerak er endt og Afmærkningen af Pladsen inddragen.

Frankrig. Dunkerque. Fyrskibet „Dyck“ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 30 S. Flammens Højde: 32 Fod. Skibet er rødt og sort vandret stribet og har Ballon paa Toppen af Masten.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Scilly Isles. Broad Sound. Flemming's Ledge. En sort og hvid tærnet Stumptønde, mærket „Flemmings“, er i 23 Fv. Vand udlagt ved S.-Siden af Flemmings's Ledge, fra Bishop Rock Fyr i N. 4° V., 4 $\frac{1}{4}$ Kbl. og fra Little Crebawethan i N. 82° V., 49° 52', N. Br. 6° 27', V. Lgd.

Irland N.-Kyst. Inistrahull. Omtrent den 1ste Marts 1905 oprettes Taagesignal paa Inistrahull Island V.-lige Top. En Sirene vil hver 2 Minutter give et langt og et kort Stød saaledes: Stød 5 S., Pause 2 $\frac{1}{2}$ S., Stød 2 $\frac{1}{2}$ S., Pause 1 Minut og 50 S. 55° 25', N. Br. 7° 14', V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada. Dybden paa Grundene med 1 Fv. 2 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 15° Ø. og med $\frac{1}{2}$ Fv. 3 Kbl. N. 47° Ø. fra det røde Fyr paa Ponta Delgada Bølgebryder er foretøt til henholdsvis 3 og 3 $\frac{1}{2}$ Fv.

Der ligger nu intet sunket Vrag i Havnen. Bølgebryderens Forlængelse er nu 11 Fod over Vandet, og antages i 1906 at være 32 Fod over Vandet.

Der er Lodstvang for Skibe, som ankrer paa Reden eller staar ind i eller ud af Havnen.

Nova Scotia V.-Kyst. St. Mary Bay. Gilbert Point. Paa Gilbert Point Ø.-Spids er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Linseapparat af 7de Orden. Fyret vises fra Taget af en hvid Bygning med rødt Tag. 44° 29' 42" N. Br., 65° 57' 12" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Potomac River. Marshall Hall. I Potomac River er Dybden aftagen til 23 Fod fra Værftet ved Marshall Hall og c. 3 Kbl. op ad Floden. Der er dybest ved Løbets N.-Side.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Caucus Cut. Caucus Cut bageste Ledefyr er ikke flyttet til den ny Baake.

Vestindien. Mosquito Kysten. False Cape. En 2 $\frac{3}{4}$ Fv. Grund ligger c. 5 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 50° Ø. fra False Cape, men Beliggenheden er tvivlsom. 15° 15' N. Br. 83° 16', V. Lgd.

Martinique, Guadeloupe. Marie-Galante, Les Saintes og San Domingo. Martinique. Kablerne fra Puerto Plata og Paramaribo er landet uden for Fort de France Red, 1 Kbl. V. for Floden Madame Munding. S. for Kablet ligger i 12 Fv. Vand en Baaketønde fra St. Louis Signalmast i S. 76° V. Kablet fra Pointe à Pitre er landet 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for Floden Sainte Marie Munding.

Guadeloupe. Kablerne fra Martinique, Marie Galante og Les Saintes er landet ved Pointe à Pitre, S. for Kirken i Landsbyen Gozier. 16° 12' 21" N. Br. 61° 29' 12" V. Lgd.

Marie Galante. Kablet fra Pointe à Pitre er landet i Baie de Saint Louis lige overfor Kirken St. Louis.

Les Saintes. Kablet fra Pointe à Pitre er landet i Bugten Fond Cure. 15° 51' 57" N. Br. 61° 34' 31" V. Lgd.

San Domingo. Kablet fra La Guayra er landet mellem Ø.-Dæmningen i Floden Ozama og Ø.-Kysten i San Domingo Havn.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I Juni 1904 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 22 Dage og i Juli i 20 Dage passeres af Skibe med 11 $\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V.-Kyst. Bari. Det grønne, faste Fyr paa Bølgebryderen ved Bari er flyttet til dens Forlængelses Yderende og staar nu c. 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 22 $\frac{1}{2}$ Ø. fra Fyret paa Molen og i N. 70 $\frac{1}{2}$ V. fra den lille Mole ved Havnekoret.

Østerrig-Ungarn. Triest. Tæt ved Pynt San Andrea, $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Hovedet af den N.-ligste af de tre Moler, der skal bygges i Bai von Muggia, er udlagt et Fyrskib, der viser tre røde Fyr lodret for hinanden, fra Fyret paa Molen Santa Teresa i S. 45° V., 7, Kbl. 45° 33', N. Br. 13° 44', Ø. Lgd. To Tønder er midlertidigt udlagt ved Opfyldningen til den første, 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. lange Bølgebryder, fra det røde Fyr paa Pynt San Andrea i S. 89° V., 5 Kbl. og i S. 61° V., 5 $\frac{1}{2}$ Kbl. Ogsaa andre Tønder kan være udlagt i Nærheden af disse Havnearbejder.

Øen Morter. Hramina. I Hramina Havn er bygget en Mole, hvis Yderende ligger 6, Kbl. N. 14° Ø. fra Triangulerings Stationen paa Bjerget Rados. Paa Molehovedet brænder et grønt, fast Fyr. Synsvidden: 2 Kml. 43° 49' 24" N. Br. 15° 35' 17" Ø. Lgd.

Algier. Cap Ténès og Cap Bougaroni. Paa Cap Ténès og paa Cap Bougaroni er oprettet Semafor-Stationer; de har henholdsvis Bogstaverne A K Y T og A K X V i den internationale Signalfog.

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

Egypten. Gulf of Suez. Suez Canal. I det S.-lige Indløb lit Suez Canal er Afmærkningen forandret saaledes:

En rød Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, er udlagt 8³/₄ Kbl. S. 29° V. fra Fyret paa Port Ibrahim Ø.-lige Pierhoved, og i S. 72° V. fra det V.-lige Hoved af Dæmningen paa Kad el Marakeb.

En sort Lystønde, der viser grønt, fast Fyr, er udlagt 9¹/₄ Kbl. S. 20° V. fra Fyret paa Port Ibrahim Ø.-lige Pierhoved, og i S. 58° V. fra det V.-lige Hoved af Dæmningen paa Kad el Marakeb.

Lystønden, der viste rødt, fast Fyr, 4¹/₂ Kbl. S. for Fyret paa Port Ibrahim Ø.-lige Pierhoved, er flyttet ¹/₃ Kbl. S. 44° Ø. hen og ligger nu 4¹/₈ Kbl. S. 3° Ø. for Port Ibrahim Ø.-lige Pierhoved.

Den røde og den sorte Lystønde, der viste rødt og grønt, fast Fyr ved Indløbet til Kanalen, henholdsvis 3¹/₂ og 4 Kbl. SØ. for Port Ibrahim Ø.-lige Pierhoved. er inddraget.

Port Ibrahim Ø.-lige Pierhoved: 29° 56' N. Br. 32° 33' Ø. Lgd.

Forindien. Bombay. Først den 1ste November 1904 ombyttes Bombay ydre Fyrskib med et Fyrskib uden Besætning, der viser et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 15 S., Lys 10¹/₂ S., Mørke 4¹/₂ S. Synsvidden: 11 Kml. Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa der slaas hver 20 S., og desuden med en Klokke, der lyder ved Skibets Bevægelse. 18° 49' N. Br. 72° 47' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Hoek Boengin NØ. Et Fartøj er sunket NØ. for Hoek Boengin. To Master er over Vandet. 5° 49' S. Br. 107° 11' Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Straat Banka. Tambaga Riffen. Lystønden V. for Vraget paa Grunden V. for Tambaga Riffen skal være sort.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Transkaspien er erklæret for smittet af Kolera.
Italien. — Bahia i Brasilien er erklæret for smittet af Pest.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. September 1904. — Toldforhold i St. Petersborg. — „Norges“ Forlis. — Det internationale Søretsmøde i Amsterdam. — Dampskibet Oscar II's Grundstødnings- og Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Sept. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	78 ³ / ₄ — ¹ / ₂ — ¹ / ₄	78 ¹ / ₂	78 ³ / ₄
Danmark	76—75 ³ / ₄	75 ³ / ₄	76
Norden.....	95 ³ / ₄ — ¹ / ₂	95 ¹ / ₄	95 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	75 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	75 ¹ / ₄	75 ¹ / ₂
Carl.....	79 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	79 ¹ / ₄	79 ¹ / ₂
Dannebrog.....	85— ¹ / ₄	85	85 ¹ / ₄
Skjold.....	62	61 ³ / ₄	62
Urania.....	18 ¹ / ₂ — ³ / ₄	18 ¹ / ₂	18 ³ / ₄
Union.....		85	85 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896.....	87—86 ³ / ₄	86 ¹ / ₂	86 ³ / ₄
Østasiatiske.....		86	86 ³ / ₄
Østersøen.....		90	92
Nordøen.....		22	27
Vesterhavet.....		97	102
Dansk-russisk Dampsk.	86	84	86
Cimbria.....		—	—
Gorm.....		86	94
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		58	62
Inga.....		—	—
Hejmdal.....		95	100
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.....		99	100
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.....		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden.....		100	105
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats.....		98	99
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.....		87	89
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.....		87	87 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 — ..		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 — ..		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....		138 ¹ / ₂	140
Privatbank.....	117 ¹ / ₂ — ³ / ₄	117 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Landmandsbank.....		122 ³ / ₄	122 ³ / ₄
Handelsbank.....		126 ¹ / ₄	126 ¹ / ₂
Grundejerbank.....		114	114 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....		97 ³ / ₄	98
Helsingørs Jærnsk.....		98	98 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	157 ¹ / ₄ —157	157 ¹ / ₄	157 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	132 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	132 ¹ / ₂	132 ³ / ₄

Vekselkurser d. 21. September 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.85
London.....	18.15	18.12
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. September 1904.

Russiske Noter.....	216.25
4% Russiske Consols.....	91.90
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	89.00
5% Mexikanske 1899.....	101.75
5% Rumænske Stats.....	99.75
4% — — 1890.....	88.70

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

„Foren. Dampskibs.“ 74,000, „Norden“ 44,000, „Skjold“ 44,000, „Østasiatisk Komp.“ 18,000, „Danmark“ 32,000, „Urania“ 56,000, „Dannebrog“ 50,000, „Carl“ 70,000, „Kbhvn“ 50,000, „Dampsk. af 1896“ 36,000, „Det nye Dampsk.“ 8,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaående ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaående i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure. Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speiditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørget af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køllale-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks- penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maa-ne-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dyb-gaaende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget moder-ate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørget af Losning og Lad-ning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-fer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebanc. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Ton efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jernbanespor ved Østsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Struer.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne fra 10—13 Fod Vand. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton af indenbys Fartøjer: Indg. 5 Øre; Udg. 5 Øre; af udenbys Fartøjer: Indg. 10 Øre Udg. 10 Øre. For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Ingen fast Lods.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Læs. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for Skibe indtil 40 Reg.-Tons. Havnepladsen vel belyst. Jærnbanespor langs Havnens 2 Langsider.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Lådningmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Lådningmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Skibskokkeskolen i Rønne

paabegynder et nyt 3 Maaneders Kursus den 3. Oktober d. A.
Betalingen for Kost, Logi og Undervisning er 50 Kr. om
Maaned. Indmeldelse modtages af

Sagfører Carl Petersen i Rønne.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69, KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL,

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførhandlere Rabat.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

VM. BALTZERSEN.

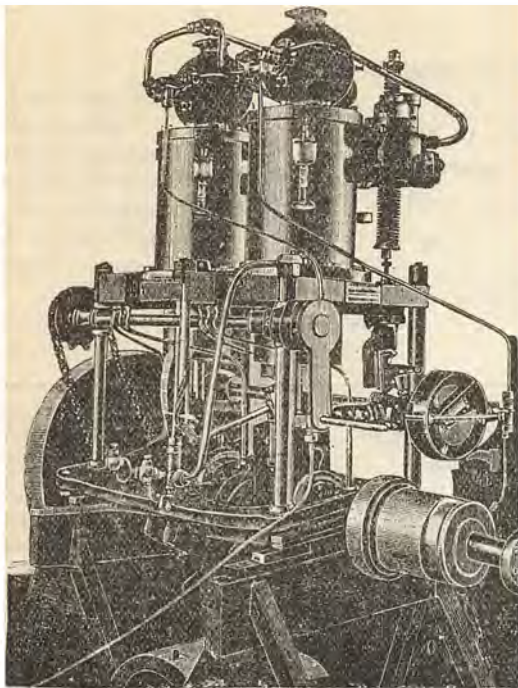
Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Specialitet: Motor „Alpha“.



Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendte gode og solide Petroleumsmotor „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

Iste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumforbrug, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueaksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkaar kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling, Prisliste, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

Frederikshavns Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(Brødrene Houmøller).

Skib til Salg.

Jagt „Charlotte Sophie“, drægtig 21,03 Reg.-Tons, lastende c. 900 Centner, der i flere Aar har besørget Ruten Lübeck-Horsens, kan faas billig til Købs, naar Forretning hurtigt kan ske.

Horsens, den 14. September 1904.

Hans Olesens Eft.

Maskinreparatør.

En dygtig Maskinreparatør kan faa en fast vellønnet Plads ved en Fabriksvirksomhed, beliggende 1/4 Mil fra Købstad paa Sjælland. Billet nrk. „302“ med Afskrift af Anbefalinger og Oplysning om tidligere Pladser modtager dette Blads Kontor.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

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



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine- og
Steuere,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillers samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 37, Nakskov.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1888).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: »DRYDOCKS«, BLYTH.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

LANDMANDSBANKEN

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: »ENTRANCE, CARDIFF«.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39. Kjøbenhavn, Torsdag den 29. September 1904. 11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinset til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.



Indregistreret Varemærke.

System-Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang speciel Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middagsretter), **Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.**

Desuden:

Frugtsafter, Syltetøjer, Maskintørrede Grøntsager i □ Blikdaaser (bedste Opbevaringsmiddel).

Alle Fabrikens Artikler vil paa Forlangende kunne erholdes i enhver Skibsprovianteringsforretning og hos alle Købmænd hele Landet over.

Forlang udtrykkelig kun **Faaborgs Tilvirkning.**

Dansk Vin- og Konserves-Fabrik

M. Rasmussen, Faaborg

Københavns En gros Filial:
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252



Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co., København**

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24. Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

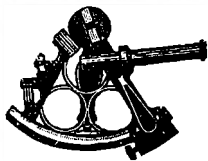
Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Skibsførere.

3 dygtige Skibsførere eller Styrmand med længere Tids Erfaring i Dampskibsfarten kan mod Aktieindskud faa Førerpost paa nybyggede 2000 Tons Dampere. Tiltrædelse i Løbet af Foraaret 1905. Billet nrk. „293“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.



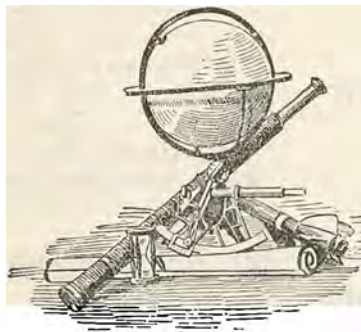
„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.
Preiser. Kjøbmagerg. 13.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibshyggeri.

Træskæreri.



„Nautisk Tidende“

Illustreret, maanedligt Tidsskrift
for Søfarende af alle Klasser, Fiskere og
Søfartsinteresserede.

Udgivere: Navigationsskoleb. Tuxen, Svendborg m. l.

Redaktør: Translatør Rasmussen, Svendborg.

Abonnement (75 Øre Kvartalet) tegnes paa
Postkontorer og Brevsamlingssteder.

Gratis medfølger hver Gang et smukt udført Billede
(Skibstyper fra Aar 1000 til vore Dage)
passende til Indramning.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

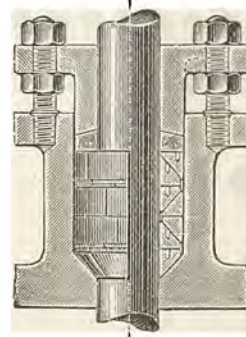
Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **47,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Kjøbenhavn, d. 29. September 1904.

Det Møde, som Comité maritime international nylig holdt i Amsterdam, og hvorom vi andetsteds i Bladet har givet et særligt Referat, maa siges at have været baade interessant og af Betydning. Forholdet er jo det, at hele Komiteens Arbejdsmetode udelukker de hurtige Afgørelser og de rask vundne Resultater, og derfor fremtræder heller ikke de enkelte Møders Resultater paa særlig iøjnefaldende Maade, men det har vist sig, at Komiteen netop ved sin Arbejdsmetode og ved at have indskrænket sit Arbejdsfelt til Søretten alene har opnaaet Resultater, der virkelig kan faa Betydning. Langsomt, men sikkert bygges der fra Møde til Møde videre paa Løsning af Konflikterne mellem de forskellige Landes Sølove, og allerede nu er det ikke faa Spørgsmaal, som efter Komiteens Behandling kan siges at være modne til endelig international Anerkendelse.

Paa dette sidste Punkt — den internationale Overenskomst — er det jo desværre, at den engelske Regering for Øjeblikket sætter en Stopper for Komiteens Arbejde, idet England ikke har villet deltage i den paa Foranledning af den belgiske Regering foreslaaede diplomatiske Konference angaaende Behandling af Komiteens to Traktatudkast vedrørende Bjærgningssager og Sammenstødssager. Men netop under denne Holdning fra den engelske Regerings Side har det været glædeligt for Komiteen at se den store Deltagelse, som engelske Søfartskredse har vist de afholdte Møder, og den Interesse, hvormed engelske Redere, Assurandører, Jurister og flere andre har deltaget i Forhandlinger paa disse Møder. Ogsaa paa Mødet i Amsterdam var England fyldigt repræsenteret, og de engelske Delegerede udtalte sig alle stærkt for international Lovgivning paa de forskellige af Komiteen fremdragne Omraader. Ja, da det saa meget omtalte gamle Stridsspørgsmaal: Reders Ansvar kom til Forhandling, stemte alle de engelske Deltagere for at dette Spørgsmaal i Principet skulde ordnes som i Traktatudkastet foreslaaet, nemlig med Adgang for Rederen til at vælge mellem at abandonnere Skib og Fragt eller betale en vis Sum pr. Ton.

Englændernes Tilslutning til denne Ordning har sin store Betydning, idet den vil lette dette Spørgsmaals videre Fremgang, og mulig vil da det næste Møde, der paatænkes afholdt i Liverpool, kunne fremvise et Resultat i denne Sag.

Hvad Amsterdam Mødet iøvrigt angaar, da vedtog dette jo Traktatudkastet vedrørende Domstolenes Kompetence omtrent uforandret og behandlede Spørgsmaalet om Panterettigheder i Skib.

Mødet betegnede i det hele et godt Skridt fremad, og det er at haabe, at der ikke vil samle sig altfor mange Hindringer paa den Vej, ad hvilken Comité maritime international sikkert og roligt arbejder sig frem mod sit Maal: Ensartet Sølovgivning i alle Lande.

I „Hamb. Børsenh.“ for 22. ds. findes følgende: „For nogle Dage siden meddelte vi, at den tyske Galease „Nordstern“, der var paa Rejse fra Rendsborg til Kjøge, var blevet paasejlet mellem Darsserort og Møen om Natten Kl. 1 af et andet Skib og var sunket, samt at det andet Skib sejlede videre uden at bekymre sig om Galeasens

Skæbne. I Følge „Ostsee Ztg.“ er det nu blevet fastslaaet, at det andet Skib var den danske 3-mastede Skonnert „Danmark“, Kapt. P. Storm, der er kommet ind til Stettin med en Ladning Feldspat fra Bergen. Kaptajnen fandt det unødvendigt at gøre nogen som helst Anmeldelse om det forefaldne; men paa Foranledning af vedkommende interesserede Assuranceselskab blev der anstillet Undersøgelser i Østersø-Havnene, og det opdagedes straks, da „Danmark“ kom ind til Svinemünde, at den havde taget Skade paa Styrbords Bov. Skaden var ganske vist ikke stor; men den kunde kun skyldes en Kollision. Stettins Lodsvæsen blev underrettet herom, og Lodskommandøren anstillede saa en nærmere Undersøgelse. Kaptajnen vilde fra først af ikke gaa til Bekendelse, men oplyste til sidst, at han, da Ulykken skete, var i sit Lukaf og kun mærkede et meget svagt Stød. Han skyndte sig op paa Dækket og saa da, at hans Skib var „skuret hen“ langs en anden Sejler; men han var af den Mening, at denne ingen alvorlig Skade havde taget, hvorfor han sejlede videre uden at bekymre sig videre om Sejleren. Han vidste som en Følge heraf intet om, at Galeasen var sunken og dens Kaptajn druknet. Vejret var klart med moderat Brise og ubetydelig Søgang; om Aarsagen til Sammenstødet kunde han ingen Oplysning give. Styrmanden, der havde haft Vagt, erklærede, at han overhovedet intet vidste om nogen Kollision og vægrede sig ved at give enhver Oplysning, saa at kun en retslig Undersøgelse vil kunne bringe Klarhed i Sagen.

Allerede Dagen efter oplyste imidlertid Hamburger Bladet, at Kaptajn Storm straks efter sin Ankomst til Stettin havde gjort Anmeldelse paa det derværende danske Konsulat om Kollisionen, og denne Oplysning supplerer nu „Faaborg Avis“ med følgende:

Af et Brev, som Skonnertens Kaptajn Storm straks efter Ankomsten til Stettin sendte til Skibets korresponderende Reder i Faaborg, fremgaar det, at Kaptajnen nævnte Aften havde haft Vagt fra Kl. 8 til 12, da han afløstes af Styrmanden og gik til Køjs. Kl. 1 hørte han Skrig og Raaben og mærkede samtidig, at Skibet stødte mod noget. Efter hurtigt at være kommen paa Dækket (ca. 20 Sekunder efter), saa han midtskibs i Læ, omtrent en Favn borte, en mindre Sejler glide forbi. Det var umuligt at skælne, hvad Landsmand det var, der hørtes ingen Raab om Hjælp, og nogle Minutter efter var den fremmede Sejler langt agter ude. Da det blev Dag, observerede Kaptajn Storm, at hans Skib havde Brud paa Klyverbommen, og at Stævnen om Styrbord var bleven beskadiget, og han antog, at det fremmede Skib havde taget noget lignende Skade. Efter Ankomsten til Stettin den 17. September skete straks Anmeldelse om det passerede til den danske Konsul. I et senere Brev skriver Kaptajn Storm, at den fremmede Sejler, Galeasen „Nordstern“ fra Stralsund, først sank om Formiddagen Kl. 9, altsaa 8 Timer efter Kollisionen. Kaptajn Storm mener, at det fremmede Skib var Skyld i Sammenstødet, da det vistnok styrede rumskøds, men dette vil Søforklarings nærmere oplyse.

„Danmark“ henligger nu i Stettin for at losse Feldspat og er bleven beslaglagt for et Beløb af 9,000 Mark efter Rekvisition af „Nordsterns“ Førers Efterladte.

Telegrafene til Færøerne og Island. Forhandlingerne mellem Ministeriet for offentlige Arbejder, det islandske Ministerium og Store Nordiske Telegraf-Selskab er nu afsluttet, idet der i Mandags er opnaaet Enighed om de Koncessionsbetingelser, paa hvilke Selskabet er villigt til at overtage Anlæg og Drift af et undersøisk Kabel mellem Shetlandsøerne, Færøerne og Island for et Tidsrum af 20 Aar fra Anlæggets Aabning — senest 1. Oktober 1906.

Kablet landes paa Islands Østkyst (Seydisfjord eller Rejdarfjord) og forbindes med Reykjavik ved Landlinjer,

der tilvejebringes og betjenes af den islandske Regering, og hvortil Selskabet yder et Bidrag af 300,000 Kr. en Gang for alle.

I Koncessionstiden ydes der Selskabet en Subvention af den danske Statskasse paa 54,000 Kr. og af den islandske Landskasse paa 35,000 Kr. aarlig.

Taksterne fastsættes for Kablets Vedkommende af Ministeren for offentlige Arbejder og for Landlinjerne paa Island af de islandske Regeringsmyndigheder.

Ny Bestemmelser angaaende Skibsfarten paa St. Petersborg og Kronstadt er i Følge en til den norske Udenrigsafdeling indløben, i norske Blade gengiven Konsultrapport udfærdigede og er traadt i Kraft d. 7. ds.

I Følge disse Bestemmelser vil Dampskibe bestemte til St. Petersborg, ligegyldigt om de ankommer fra indenlandsk eller udenlandsk Havn, i den finske Bugt udenfor Fyrskibet paa Londongrunden blive underkastet en Besigtelse eller Undersøgelse, af hvilken Tilladelsen til at gaa ind paa Reden afhænger. I Tiden fra Solnedgang til Solopgang er saa vel Indsejling som Udsejling forbudt.

Skibe, som har faaet Tilladelse til at gaa ind paa Reden, faar ved Fyrskibet en Underofficer af Sikkerhedsvagten om Bord og skal da hejse Signalet „O“.

Underofficeren ledsager Skibene indtil Kronstadt, hvor de modtages af Brandvagten, og de Skibe, som gaar til St. Petersborg, bliver ved Ankomsten der overgivne til Gendarmeriet.

Hvis en Skibsfører ikke retter sig efter Vagtskibenes Ordre, anvendes Magt.

For at lette Skibene Passagen af Vagtskibene og spare dem for længere Ophold, er det henstillet til Damp- og Sejlskibes Adressater og Agenter straks at underrette den indre militære Brandvagt om Skibenes Afgang fra vedkommende inden- og/eller udenlandske Havn og til lige at opgive, naar Skibene kan ventes at ville ankomme, hvad Slags Ladning de fører, samt deres Nationalitet.

Disse Opgivelser tilstilles da Vagtskibene, hvorved Skibenes Passering lettes.

Det internationale Søretsmøde i Amsterdam.

— Comité maritime international. —
(Sluttet).

Resultatet af Forhandlingerne om det første Spørgsmaal: Panteret og tinglige Rettigheder blev herefter, at det enstemmig vedtoges, at den, der havde lidt Skade, foranlediget af et Skib, skulde have Søpanteret for sit Krav paa Erstatning, medens man derimod med alle Stemmer mod Englands, Japans og Advokat Francks vedtog, at dette Krav ikke skulde have Panteret lige efter Bjærgning og Hyrekrav; den nærmere Ordning af Spørgsmaalets Detailler henvistes til det staaende Udvalg.

Man gik dernæst over til Punkt 2: Traktat-udkastet vedrørende Jurisdiktion i Sammenstødsager.

Art. I lød i Udkastet saaledes: Retssag rejsende sig af Sammenstød kan udelukkende efter Sagsøgerens Valg bringes for følgende Domstole

- a) indstævntes personlige eller Forretnings Værneting — hvor indstævnte er et Selskab, kan Sagen bringes for Domstolen paa Selskabets Forretningssted,

- b) Domstolen paa Sammenstødsstedet, hvis Sammenstødet har fundet Sted indenfor en af de kontraherende Magters Søterritorium.

- c) Domstolen paa det indstævnte Skibs Registreringssted,

- d) Domstolen paa det Sted, hvor Skibet er blevet beslaglagt, ogsaa i det Tilfælde at det beslaglagte før Retssagen er blevet frigjort for Arrest, og der i Stedet for er blevet stillet Sikkerhed.

Om denne Artikel I udspandt der sig en længere Forhandling, navnlig foraarsaget ved at forskellige Franskmand, og blandt disse da særlig den bekendte Advokat Autran fra Marseille, vilde have strøget alle Værneting med Undtagelse af indstævntes Hjemsted. idet dette efter Advokatens Mening vilde gøre hele Spørgsmaalet enklere og klarere. Han vilde saa have, at Forundersøgelsen, Indsamling af Bevismateriale etc. skulde kunne overlades andre Domstole.

Denne Opfattelse af Jurisdiktions- eller Kompetence-Spørgsmaalet blev kraftig imødegaaet af Advokat Franck og Dr. Sieveking, der begge varmt anbefalede at blive staaende ved Artiklens nuværende Affattelse, og som paaviste, at den af Advokat Autran forfægtede Anskuelse, i Stedet for at gøre Spørgsmaalet simpelt og klart, vilde besværliggøre Sammenstødsager i høj Grad ved at tvinge den skadelidende til i alle Tilfælde at gaa til den skadegørendes Hjemsted med sit Erstatningskrav. En saadan Ordning vilde man heller aldrig faa de forskellige Stater til at acceptere, idet denne Ordning i mange Tilfælde vilde komme i Strid med Statens Ret til at beskytte sine Undersaatter mod Uret tilføjet dem indenfor Statens Grænser.

Advokat Autran formode sin Mening i en Resolution, i Følge hvilken Kompetencen i Sammenstødsager skulde indskrænkes til alene at tilkomme Domstolen paa indstævntes Hjemsted eller Skibets Registreringssted. Resolutionen forkastedes med alle Stemmer imod de fleste — ikke alle — franske Stemmer.

Frødag Formiddag fortsattes Forhandlingerne om Art. I, og efter nogle Udtalelser af forskellige vedtog man Punkt a.

Under Forhandlingerne om Punkt b (Sammenstødsstedets Domstol) blev det af den engelske Advokat Mr. Harrison foreslaaet helt at stryge dette, idet det efter hans Mening vilde føre til Vanskeligheder og Ulejlighed at skulle bruge Sammenstødsstedets Ret, hvilket ogsaa var unødvendigt, naar man havde de i a, c og d nævnte Domstole at kunne henvende sig til.

Advokat Franck imødegik denne Opfattelse og paaviste, at mange Stater ønskede at have Jurisdiktion over Forbrydelser begaaede i Søterritoriet, og i mange Stater havde Skibssammenstød en vis kriminel Karakter. De af Mr. Harrison fremhævede Vanskeligheder var ikke saa store, idet man maatte erindre, at Punkt b jo paa ingen Maade tvang Sagsøgeren til at bringe Sagen for Domstolen paa Sammenstødsstedet.

Dr. Sieveking støttede Mr. Harrison's Forslag om at lade Punkt b udgaa, men ved Afstemningen forkastedes Forslaget med alle Stemmer mod Tyskland og England. Punkt b vedtoges og derefter vedtoges Punkt c (Registreringsstedet) uden Diskussion.

Til Punkt d (Arreststedet) havde Franskmanden le Febvre stillet et Ændringsforslag, hvorefter Jurisdiktion skulde tilkomme Domstolen i den første Havn, hvor enten det ene eller det andet Skib havde søgt ind efter Sammenstødet. Efter at dette Ændringsforslag var forkastet, vedtoges Punkt d.

Et Forslag fremsat af Dispatchør Langlois (Antwerpen) om at begrænse den Tid, inden hvilken Skibet skulde beslaglægges, for at Beslaglæggelsen kunde danne Grundlag for Jurisdiktionen, blev forkastet som unødvendigt.

Art. II lød i Udkastet saaledes: Den Domstol, der er kompetent i Hovedsagen, skal ogsaa være kompetent i den af indstævnte i Anledning af samme Sammenstød anlagte Kontrasag. Fra fransk Side ønskede man, at denne Kompetence i Kontrasagen skulde være tvungen, saaledes at indstævnte skulde være forpligtet til at bringe sit Kontrakrav frem for den samme Ret, som behandlede Hovedsagen. Artiklen blev imidlertid vedtaget i den Form, den havde i Udlandet.

Art. III lød saaledes: De i de foregaaende Artikler omtalte Domstole er de, der er fastsatte af det enkelte Lands Lovgivning.

Artiklen vedtoges uden Diskussion.

Art. IV lød saaledes: Sagsøgeren kan kun rejse en enkelt Retssag i Anledning af samme Sammenstød, selv om flere Domstole i forskellige Stater i Kraft af Art. I skulde være kompetente, dog forudsat, at han er blevet fyldestgjort af indstævnte i Overensstemmelse med Dommen.

Om denne Artikel udspandt der sig en længere Forhandling, der fremviste mange forskellige Synspunkter, og der fremkom Forslag om at udsætte Behandlingen til en senere Konference. Dette sidste Forslag bekæmpedes dog af Dr. Sieveking og Mr. Mac Arthur, og Resultatet blev, at Mødet vedtog Artiklen i Principet, men henviste Formen til nærmere Revision af det staaende Udvalg.

Uden Diskussion vedtoges endelig Art. V og VI, der lød saaledes:

Art. V. De i Art. I nævnte Domstole skal være lige kompetente til at beordre Forundersøgelser for at sætte den til Retssagen valgte Domstol i Stand til at sikre sig Beviser.

Art. VI. Beslaglæggelse for at sikre et Skibs Krav i Anledning af Sammenstød kan foretages i en hvilken som helst Havn indenfor en af de kontraherende Magters Territorium:

- a) Saadan Beslaglæggelse kan kun finde Sted med Tilladelse af den Myndighed, der af det enkelte Lands Lovgivning er erklæret kompetent hertil.
- b) Den i forrige Afdeling nævnte Myndighed kan forlange, at Sagsøgeren stiller Sikkerhed for de af Beslaglæggelsen mulig følgende Skader og Tab.
- c) Ejeren af et beslaglagt Skib kan forlange Ophævelse af Beslaglæggelsen mod tilstrækkelig Sikkerheds-Stillelse.
- d) De Formaliteter, som er nødvendige for at sikre Beslaglæggelsens Virkning, ordnes af de enkelte Landes Lovgivinger.

Den engelske Advokat Mr. Ackland udtalte, at han kunde ønske en Tilføjelse til de nu vedtagne Regler gaaende ud paa, at man ikke havde tænkt, at disse skulde finde nogen Anvendelse ved Skibe, tilhørende Regeringerne.

Mødet sluttede sig til det af Mr. Ackland fremførte, men henviste Formen for en saadan Tilføjelse til det staaende Udvalg.

Fredag Eftermiddag paabegyndtes Forhandlingerne om Begrænsning af Reders Ansvar. De paa forskellige tidligere Møder opnaaede Resultater var formede i et Traktatudkast, der nu skulde gøres til Genstand for Drøftelse.

Advokat Hindenburg aabnede Forhandlingerne med et paa fransk og engelsk holdt Foredrag, hvori han fremhævede Grundene til Ansaret og Grundene til dets Begrænsning i Overensstemmelse med den trykte Afhandling, som var tilstillet Komiteen, og som vi tidligere har omtalt. Advokaten sluttede sig iøvrigt til Traktatudkastets Regler.

Mr. Loder (Holland) talte nærmest imod Traktatudkastet, medens Mr. Verneaux (Frankrig) talte kraftig for at antage det. Mr. Mac Arthur udtalte, at Traktatudkastet jo var et Forsøg paa at forene den engelske og den kontinentale Regel, og der var i England i større Kredse et Ønske om at faa ensartet Lovgivning i denne Sag; men man havde Vanskelighed ved at faa Regler som de i Traktatudkastet indeholdte vedtagne i England, og Vanskelighederne var blevet noget forøgede ved, at Traktatudkastet gik videre med Hensyn til at begrænse Ansaret end London Resolutionen; denne sidste drejede sig kun om Ansvar for materiel Skade ved Sammenstød ikke om Ansvar for Brud paa Kontrakt. I den nuværende Form vilde de engelske Lovgivningsmyndigheder næppe akceptere Traktatudkastet, og han vilde derfor foreslaa, at man opsatte Spørgsmaalets Behandling til næste Konference, der forhaabentlig vilde kunne finde Sted i England, hvor man da vilde have den bedste Lejlighed til at faa Uoverensstemmelserne nærmede mere til hverandre.

Den engelske Skibsreder Mr. Samuel Samuel kunde ikke være enig med Mr. Mac Arthur i at opsætte dette Spørgsmaal; Sagen havde været Genstand for en saa langvarig og indgaaende Behandling, at en Opsættelse syntes ugrundet, idet den kun kunde forlænge den uheldige Tilstand, hvori man nu var med Hensyn til dette Spørgsmaal.

Efter endnu nogle forskellige Udtalelser foreslog Advokat Franck følgende Resolution:

„Mødet fastslaar London Resolutionen angaaende Reders Ansvar og anerkender det foreliggende Traktatudkast som en første Behandling, idet det opsætter Behandlingen af Detaillerne til det næste Møde, navnlig Spørgsmaalet om, hvorvidt man ikke bør indskrænke den internationale Lov til kun at gælde Skade, hidrørende fra fejlagtig Navigation“.

Mr. Mac Arthur erklærede, at han var rede til at stemme for den af Advokat Franck foreslaaede Resolution, og denne blev da, efter at den sidste Sætning fra „navnlig“ var blevet strøget, vedtaget af alle Lande undtagen Holland.

Mr. Mac Arthur foreslog dernæst at holde det næste Møde i Liverpool, hvilket vedtoges.

Efter at der dernæst var rettet en Tak til Præsidenten, Mødets forskellige Ledere m. m., sluttedes Mødet.

Rettelse. I det i sidste Nummer paabegyndte Referat staar S. 464, L. 42 f. o. „Beskæftigelser“, skal være Behæftelser.

Danmarks Handelsflaade i 1903.

Fra Statens statistiske Bureau har vi modtaget den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart.

Den samlede Handelsflaade, der sejler under dansk Flag, havde ved Udgangen af 1903 følgende Størrelse (se Tabel I):

Tabel I.

	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark	3,121	138,723	508	291,630	58,918	3,629	430,353
Færøerne	108	8,054	7	421	253	115	8,475
Island	147	7,613	28	2,140	1,108	175	9,753
Dansk Vestindien	51	528	1	8	6	52	536
Ialt	3,427	154,918	544	294,199	60,285	3,971	449,117

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod efter denne Opgørelse d. 31. December 1903 af 3,629 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 430,353 Tons. Heraf var 3,121 Sejlskibe med 138,723 R.-T. og 508 Dampskibe med 291,630 R.-T. Af disse Skibe kan 1,100 Sejlfartøjer med 12,619 R.-T. og 2 Dampfartøjer med 54 R.-T. henregnes til Fartøjer bestemte til Fiskeribrug; endvidere findes 2 Regeringsdampskibe til Fiskerikontrol med tilsammen 62 R.-T., 1 Dampskib med 8 R.-T. til biologisk Station, 1 Dampskib med 75 R.-T. til Brug for „Kommissionen for Havundersøgelser“ og 1 Dampskib med 64 R.-T. som Redningsfartøj for Jyllands Vestkyst. Desuden fandtes c. 12,031 Baade paa 4 R.-T. eller derunder samt 162 ikke selvbevægende Pramme og Lægtere med ialt 7,669 R.-T. og 33 Dampuddybningskibe med 1,452 R.-T. Af Dampskibene var 437 Skrueskibe, 30 Hjulskibe og 41 Skruabaade; 395 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart, de øvrige til specielle Øjemed.

I Løbet af Aaret 1903 er Sejlflaaden forøget i Antal, men formindsket i Tonnage, hvorimod Dampflaaden er forøget saa vel i Antal som i Tonnage. Sejlflaaden er forøget med 34 Skibe og formindsket med 5,114 R.-T. (c. 3½ pCt.); Dampflaaden er forøget med 6 Skibe og 21,188 R.-T. (c. 5 pCt.).

I Løbet af de sidste 5 Aar er vel Sejlskibenes Antal blevet forøget med 101 Skibe, men deres Tonnage er formindsket med 19,432 R.-T. (c. 12 pCt.) og har med Undtagelse af Aaret 1902 været i uafbrudt Nedgang gennem Femaaret. Derimod har der for Dampflaadens Vedkommende fundet en ret betydelig Tilvækst Sted baade i Antal og i Tonnage, henholdsvis 32 Skibe og 68,496 R.-T. (c. 31 pCt.). Den væsentligste Del af denne Forøgelse fandt Sted i Periodens første og sidste Aar, medens der fra Udgangen af 1899 til Udgangen af 1901 næsten ingen Forøgelse fandt Sted. For Sejl- og Dampflaaden under ét var den samlede Tonnage d. 31. December 1903 større end i noget tidligere Aar; den oversteg Tonnagen ved Udgangen af 1902 med 16,074 R.-T. og det indtil da konstaterede Maksimum (i 1899) med 19,884 R.-T. Ved Femaarets Begyndelse omfattede Dampflaaden 59 pCt. og Sejlflaaden 41 pCt. af den samlede Tonnage, ved dets Slutning var Dampskibenes Andel steget til 68 pCt. og Sejlskibenes gaaet ned til 32 pCt. af den samlede Tonnage*.)

*) Ved Betegnelsen Register-Tonnage eller R.-T. forstaas overalt: „Netto Register-Tonnage“ efter British Rule.

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade i de sidste c. 30 Aar viser, at Dampskibstonnagen ved Begyndelsen af Aaret 1870 var ret ubetydelig, idet den kun omfattede 10,453 R.-T.; den voksede med c. 35,000 R.-T. i det første, med c. 50,000 R.-T. i det andet Tiaar, og Forøgelsen tog henimod Midten af 1890erne endnu stærkere Fart, saa at Dampskibstonnagen endog i Løbet af 5 Aar (31. December 1894—31. December 1899) omtrent fordobledes (fra c. 129,000 R.-T. til 255,000 R.-T.). Antallet af Dampskibe er ikke steget i samme Grad som Tonnagen, idet de nyanskaffede Skibes Gennemsnitstonnage stadig er blevet større gennem hele den omhandlede Periode; særlig har dette været Tilfældet i de sidst forløbne 2 Aar. Samtidig har der fundet en Nedgang Sted i den gennemsnitlige Maskinkraft pr. Ton, idet denne i 1903 var 0,20 H.K., medens den i Begyndelsen af 1870erne var omtrent dobbelt saa stor. — Sejlskibstonnagen er i det nævnte Tidsrum gaaet tilbage fra 168,193 R.-T. til 138,723. Nedgangen har dog ingenlunde været jævn, tværtimod har Frem- og Tilbagegang vekslet med hinanden. Følgende Tal viser Forholdene i de Aar, hvor denne Skiften har fundet Sted:

	Antal.	Reg.-Tons.	Gennemsnitsstørrelse.
31. Marts 1870...	2,719	168,193	62
31. Decbr. 1876...	2,966	210,703	71
— — 1888...	2,889	166,887	58
— — 1893...	3,116	194,656	62
— — 1903...	3,121	138,723	44

Sejlflaadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter fulgte en tolvaarig Periode med uafbrudt Nedgang, i Gennemsnit 3,650 R.-T. aarlig. Derefter finder der igen Opgang Sted, men med 1894 begynder paa ny en Nedgangsperiode, hvori Tilbagegangen har været ret jævn og har virket betydelig stærkere end i den foregaaende Nedgangsperiode, idet den i aarligt Gennemsnit har udgjort c. 5,600 R.-T. Antallet af Sejlskibe er større nu end i Begyndelsen af 1870erne trods Nedgangen i Tonnage; i Overensstemmelse hermed er Skibenes Gennemsnitsstørrelse fra 1870 til 1903 formindsket med over en Fjerdedel.*

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden 1903 stiller sig saaledes (se Tabel II):

For Sejlskibenes Vedkommende udviser denne Tabel en Tilgang paa 110 Skibe med 5,206 R.-T., hvoraf 80 (4,446 R.-T.) var nybyggede her i Landet og 30 (760 R.-T.) tilkøbte fra Udlandet. Af de her i Landet i 1903 nybyggede Skibe var 2 (med 364 R.-T.) af Staal. Af den samlede Tilvækst til Sejlskibflaaden kan 50 (med 509 R.-T.) henregnes til Fiskerifartøjer. — Tilgangen af Dampskibe i 1903 omfattede 22 Skibe med 27,218 R.-T., hvoraf 6 (med 4,848 R.-T.) var nybyggede her og 16 (med 22,370 R.-T.) tilkøbt fra Udlandet. Danske Skibsværfter har stadig kun leveret den mindste Part

Tabel II.

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygninger i Landet		Ved Køb fra Udlandet		Ialt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		Ialt	
	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage
Sejlskibe	80	4,446	30	760	110	5,206	49	6,051	27	3,877	4	70	80	9,998
Dampskibe	6	4,848	16	22,370	22	27,218	2	1,763	12	3,928	»	»	14	5,691
Tilsammen	86	9,294	46	23,130	132	32,424	51	7,814	39	7,805	4	70	94	15,689

af den anskaffede Tonnage; i det sidste Femaar varierer deres Andel mellem 7 og 39 pCt. — Afgangen fra Handelsflaaden i 1903 omfattede ialt 94 Skibe med 15,689 R.-T., hvoraf 7,814 R.-T. gik bort ved Forlis, medens 7,805 R.-T. solgtes til Udlandet, og 70 R.-T. (udelukkende Sejlskibe) blev ophuggede. Den samlede Afgang i 1903 var lidt større end i 1902. Omtrent to Tredjedele (9,998 R.-T.) af Afgangen i 1903 faldt paa Sejlskibene, ved hvilke Afgangen paa Grund af Forlis, baade i 1903 og i de tidligere Aar, var betydelig større end ved Dampskibene, saa vel absolut som i endnu højere Grad relativt. I Gennemsnit af det sidste Femaar er aarlig forlist 1 pCt. af Dampskibstonnagen, men c. 4 pCt. af Sejlskibstonnagen.

Af Oversigten over Værdierne for Til- og Afgangen af Skibe fremgaar det, at den samlede Værditilgang ved Nybygninger samt ved Køb ÷ Salg overfor Udlandet udgjorde 12,48 Mill. Kr. i 1903 mod 9,94 Mill. Kr. i 1902. — Værdien af de i 1903 forliste Skibe svarede omtrent til Forlisværdierne i de foregaaende Aar, fra regnet Aaret 1900, hvor Forlisene var af særlig stort Omfang.

Bygningsstederne for de i 1903 her i Landet nybyggede danske Skibe var: Kjøbenhavn 2 Sejlskibe med 90 R.-T., 2 Dampskibe med 737 R.-T., Kastrop 1 Sejlskib med 6 R.-T., Faxe Ladeplads 1 Sejlskib med 194 R.-T., Frederikssund 2 Sejlskibe med 13 R.-T., Frederiksværk med Lynæs og f. St. 8 Sejlskibe med 57 R.-T., Helsingør 1 Sejlskib med 6 R.-T., 4 Dampskibe med 4,111 R.-T., Holbæk 2 Sejlskibe med 14 R.-T., Rønne 1 Sejlskib med 281 R.-T., Stubbekjøbing 1 Sejlskib med 35 R.-T., Bandholm med Fejø 2 Sejlskibe med 11 R.-T., Assens 3 Sejlskibe med 46 R.-T., Faaborg 1 Sejlskib med 146 R.-T., Nyborg 1 Sejlskib med 40 R.-T., Odense 4 Sejlskibe

med 112 R.-T.; Svendborg med Thurø og Taasinge 13 Sejlskibe med 1,755 R.-T., Rudkjøbing 1 Sejlskib med 167 R.-T., Marstal 8 Sejlskibe med 812 R.-T., Ærøskjøbing 1 Sejlskib med 168 R.-T., Esbjerg 12 Sejlskibe med 186 R.-T., Fanø 1 Sejlskib med 6 R.-T., Frederikshavn 4 Sejlskibe med 39 R.-T., Kolding 2 Sejlskibe med 139 R.-T., Læsø 1 Sejlskib med 10 R.-T., Løgstør 1 Sejlskib med 9 R.-T., Thisted 1 Sejlskib med 4 R.-T., Vejle 3 Sejlskibe med 53 R.-T. — tilsammen 80 Sejlskibe med 4,446 R.-T. og 6 Dampskibe med 4,848 R.-T. — For fremmed Regning er der i Danmark i 1903 nybygget 4 Sejlskibe med 115 R.-T. og 10 Dampskibe med 8,400 R.-T., for hvilke den samlede Bygningssum kan anslaaes til 4,304,000 Kr. Bygningsstederne var følgende: Kjøbenhavn 1 Dampskib for norsk, 3 for tysk, 1 for fransk og 4 for russisk Regning, Helsingør 1 Dampskib for norsk Regning, Aalborg 1 Sejlskib for tysk Regning, Frederikshavn 1 Sejlskib for norsk og 1 for tysk Regning.

De i 1903 fra Udlandet indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningssteder: Kristiansstad 1 Dampskib med 15 R.-T., Kummelnäs 1 Sejlskib med 10 R.-T., Råå 1 Sejlskib med 7 R.-T., Wiken 6 Sejlskibe med 39 R.-T., Kristiania 1 Dampskib med 15 R.-T., Flensborg 1 Dampskib med 911 R.-T., Alblæsserdam 1 Dampskib med 1,152 R.-T., West Hartlepool 2 Dampskibe med 2,442 R.-T., Glasgow 2 Dampskibe med 12,091 R.-T. — tilsammen 8 Sejlskibe med 56 R.-T. og 8 Dampskibe med 16,626 R.-T.

Fordelingen af Skibene efter deres Størrelse fremgaar af nedenstaaende Tabel, der viser Fordelingen i 1903, 1902 og 1895 (det første Aar British Rule anvendtes) mellem mindre Skibe, der væsentlig gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe (se Tabel III).

Tabel III.

	Kystskibe (over 4 til 50 R. T.)		Skibe af Mellemstørrelse (over 50 til 300 R. T.)		Store Skibe (over 300 R. T.)		
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	
1903	Sejlskibe	2,581	36,846	489	68,199	51	33,678
	Dampskibe	143	2,360	107	16,378	258	272,892
	Tilsammen	2,724	39,206	596	84,577	309	306,570
1902	Sejlskibe	2,529	36,481	501	69,630	57	37,726
	Dampskibe	145	2,466	112	17,003	245	250,973
	Tilsammen	2,674	38,947	613	86,633	302	288,699
1895	Sejlskibe	2,283	33,513	616	83,618	111	61,775
	Dampskibe	129	1,942	117	18,846	155	123,271
	Tilsammen	2,412	35,455	733	102,464	266	185,046

Det fremgaar heraf, at det er de smaa og de store Skibe, der er gaaet frem saa vel i Antal som i Tonnage, medens Mellestørrelsen har været i Tilbagegang. For Kystskibene iagttager man Tilvæksten baade for Sejl- og for Dampskibenes Vedkommende; i Gruppen af de mellemstore falder Nedgangen væsentligst paa Sejlskibene. Fremgangen for de store Skibe skyldes udelukkende Dampflaaden, idet Sejlflaaden her viser en betydelig Tilbagegang. — Gennemsnitstonnagen baade for Sejlskibe og for Dampskibe i de to første Størrelsesklasser er omtrent forbleven uforandret siden Udgangen af 1895, dog har der for de store Skibes Vedkommende været en betydelig Forøgelse i den gennemsnitlige Tonnage; denne steg for Sejlskibene fra 556 R.-T. d. 31. December 1895 til 660 R.-T. d. 31. December 1903 og for Dampskibene fra 795 til 1,058 R.-T.

Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes der 114 ved Udgangen af 1903, nemlig af Sejlskibe 11 med ialt 14,556 R.-T., og af Dampskibe 103 med 171,655 R.-T.

Fordelingen af det egentlige Danmarks Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1903 ses af nedenstaaende Tabel (Tabel IV).

Det fremgaar heraf og af en Oversigt over Handelsflaadens Størrelse for forskellige Tolddistrikter, at Tonnagen fra 1870 til 1903 er vokset i Kjøbenhavn fra 49,771 til 261,667 R.-T., altsaa til over det femdobbelte, for Esbjerg, i hvis Tolddistrikt der i 1870 kun fandtes ganske enkelte smaa Fartøjer, til 16,457 R.-T., og for Marstal, Fanø og Svendborg, hvor Flaaden næsten udelukkende bestaar af Sejlskibe, tilsammen fra 39,500 til 80,100 R.-T., altsaa til mere end det dobbelte, medens den for det øvrige Land, taget under ét, er aftaget fra 89,300 til 72,200 R.-T.

Handelsflaaden i Kjøbenhavn i 1903 bestod for den aldeles overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlflaaden var aftagen fra 42,300 R.-T. i 1870 til 13,100 R.-T. i 1903, hvoraf tilmed godt en Sjattedel hørte til Pramme og Lægtare, der jo egentlig snarere gør Tjeneste i Dampend i Sejlfart. Ogsaa i Esbjerg er Dampflaaden dominerende; den er her i de sidste 6 à 7 Aar forøget med c. 10,000 R.-T. og omfattede 1903 33 pCt. af Provinsens hele Dampflaade. — De københavnske Dampskibe er gennemgaaende langt større end Provinsernes, nemlig i 1903 837 R.-T. mod 478 R.-T. i Esbjerg og 159 R.-T. i det øvrige Danmark. Af Hovedstadens Dampflaade ejede i 1903 Det forenede Dampskibsselskab 76 Skibe med 77,025 R.-T. og med 16,417 nom. H.K. (Naar Selskabets Lægtare og Skibe i Provinserne medregnes, ejede det i 1903 ialt 131 Skibe med 91,551 R.-T. og 22,512 nom. H.K.

For de tre Sejlskibspladser: Marstal, Fanø og Svendborg under ét er, som før nævnt, Skibstonnagen omtrent bleven fordoblet siden 1870, men Tilvæksten har ikke været lige stor for hver af dem. Svendborg med Thurø m. m., der i 1870 havde den største Tonnage, har nu den mindste, og Sejlflaaden i Marstal, der tidligere var den mindste, er nu den største og udgør 30,126 R.-T.; Marstals Sejlflaade er stadig i Opgang, medens Svendborgs kulminerede i 1889 med 27,815 R.-T. fordelte paa 285 Skibe, og Fanøs i 1896 med 45,351 R.-T. paa 116 Skibe; for Fanø er der siden da en Nedgang paa 20,884 R.-T. Sejlflaaden paa Fanø bestaar af forholdsvis faa, men store Skibe, medens det omvendte er Tilfældet for Svendborgs og til Dels for Marstals Vedkommende. Gennemsnits-Størrelsen for hvert Sejlskib i 1903 var 345 R.-T. paa Fanø, 84 R.-T. i Svendborg og 101 R.-T. i Marstal. Mere end Halvdelen (39) af Fanøs 71 Sejlskibe havde en Tonnage paa over 200 R.-T., medens alle Svendborgs 271 Skibe paa 1 nær var mindre end 200 R.-T. Den store Modsætning mellem Gennemsnitsstørrelsen for Fanøskibene og Skibene fra Svendborg og Marstal er navnlig fremkommen i Løbet af de sidste 10 à 15 Aar; men forøvrigt viser Tallene for 1870, at Fanøskibene allerede den Gang gennemsnitlig var de største.

De øvrige Provinsbyers samlede Handelsflaade er c. 17,000 R.-T. mindre nu end for c. 30 Aar siden. For Sejlflaaden var der en Opgang i Tidsrummets første Del, under hvilken Tonnagen for Helsingør og Dragør hver bragtes op til over 12,000 R.-T., men senere er Sejlskibs-Tonnagen i stadig Nedgang, fraregnet 1902, og samtidig er Dampflaaden ikke blevet væsentlig udvidet, idet dens Tonnage i de 13 Aar fra 1890 til 1903 kun er vokset med 4,000 R.-T. Disse Forhold genfindes ved næsten alle de enkelte Byer, af hvilke kun én i 1903 havde en Tonnage af over 7,000 R.-T., nemlig Aalborg med 7,087 R.-T. For Helsingør var Tonnagen 5,016 R.-T. Tre Byer, nemlig Rønne, Aarhus og Korsør, havde en Tonnage mellem 4,000 og 5,000 R.-T., og fem Byer, Odense, Frederikshavn, Rudkjøbing, Kolding og Ærøskjøbing en Tonnage mellem 2,000 og 4,000 R.-T.; for alle de øvrige Tolddistrikter var Tonnagen i 1903 mindre end 2,000 R.-T. Af de nævnte Byer viser kun Korsør, Aalborg, Kolding og Frederikshavn Fremgang siden 1880.

Af Skibe paa over 1,000 R.-T. var af Sejlskibene 7 hjemmehørende paa Fanø, 2 i Kjøbenhavn, 1 i Odense og 1 i Kolding; af Dampskibene 101 i Kjøbenhavn, 1 i Helsingør og 1 i Aalborg.

Tabel IV.

	Sejlflaaden				Dampflaaden				Tilsammen			
	Antal	Procent af det samlede Antal	Register Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage
Kjøbenhavn	278	8.9	13,131	9.5	297	58.5	248,536	85.2	575	15.8	261,667	60.8
Sjælland	554	17.8	8,957	6.4	43	8.5	9,140	3.1	597	16.5	18,097	4.2
Bornholm	175	5.6	6,259	4.5	7	1.4	1,297	0.5	182	5.0	7,556	1.8
Lolland-Falster	170	5.4	2,254	1.6	15	2.9	1,731	0.6	185	5.1	3,985	0.9
Fyen	911	29.2	64,767	46.7	41	8.1	3,805	1.3	952	26.2	68,572	15.9
Øerne, ialt	1,810	58.0	82,237	59.2	106	20.9	15,973	5.5	1,916	52.8	98,210	22.8
Jyllands Østkyst	545	17.5	10,109	7.3	53	10.4	7,771	2.7	598	16.5	17,880	4.1
Jyllands Vestkyst	182	5.8	27,449	19.8	33	6.5	14,569	5.0	215	6.0	42,018	9.8
Byerne ved Limfj.	306	9.8	5,797	4.2	19	3.7	4,781	1.6	325	8.9	10,578	2.5
Jylland, i alt	1,033	33.1	43,355	31.3	105	20.6	27,121	9.3	1,138	31.4	70,476	16.4
Ialt	3,121	100.0	138,723	100.0	508	100.0	291,630	100.0	3,629	100.0	430,353	100.0

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Oktober Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket er i Stigning over Fastlandene, ogsaa over Nordamerika, medens det falder over Verdenshavene selv i Nærheden af det islandske Minimum. Egne med Vindstille med over 5 pCt. af Iagttagelserne findes endnu kun Syd for 30° N. Brd.

Ved Irlands Kyster og i den spanske Sø er Vindene meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke; ved den portugisiske Kyst er ikke længer nordlige (som om Sommeren), men derimod vestlige Vinde de overvejende. Ved Afrikas Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø., NØ. indtil NNV., idet den daglig drejer sig med Solen. Ved Kap Verde er Vinden oftest NØ., dog blæser den lejlighedsvis stormende og ledsaget af Taage fra SØ. og SV. Ved hele Guineabugtens Kyst maa man være forberedt paa at møde Tornados. Ved Kysterne af Kanada, Ny Skotland og den nordlige Del af De forenede Stater er sydvestlige og nordvestlige Vinde, navnlig de sidste, hyppige. NV. Vinden bliver ofte meget flov tæt under Land. Ved Sydstaternes Kyster har man ofte N. og NØ. Vinde. Ved Meksiko Kysten er SØ. Vinden ikke længer fremherskende; Lufttryk og Vindforhold er nu foranderlige; „Northers“ er ikke sjældne, og forud for saadanne gaar ofte meget fugtige SØ. Vinde med Taage, hvorefter Vinden i Regnbygger drejer sig gennem SV. til NV. og N.

Den polare og ækvatoreale Grænse for NØ. Passaten er sammenlignet med September forskudt betydeligt mod Syd. Grænserne ligger for Oktober gennemsnitlig saaledes:

NØ. Passat, Sydgrænse	{	11° 9	N. Brd. paa	21° 3	V. Lgd.
		9° 9	—	26° 1	—
SV. Monsun, Nordgrænse	{	8° 9	—	23° 7	—
		9° 4	—	28° 3	—
SØ. Passat, Nordgrænse	{	4° 2	—	21° 0	—
		5° 2	—	26° 6	—

Stormene tiltager nu i Styrke; deres procentvise Hyppighed er over store Omraader fordoblet i Sammenligning med September. Mellem 20°—60° V. Lgd. forekommer de hyppigst (hist og her over 20 pCt.), ved Kysterne væsentligt sjældnere, dog maa man i Golfstrømmen mellem Kap Hatteras og Bermudas Øerne steds regne med daarligt Vejr — saa meget mere som hertil kommer Faren for Orkaner.

Orkaner forekommer hyppigst i Oktober. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan er en forstærket, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ., i Forbindelse med svær SØ. Dønning. Barometret giver ofte ingen rettidig Advarsel. Oktober Orkanerne viser en udpræget Tilbøjelighed til hurtigst muligt at dreje mod N. og NØ. og gaar meget sjældent ind over Fastlandet, øjensynlig som Følge af det der herskende høje Lufttryk.

Taage bliver sjældnere paa den amerikanske Side, selv om Hyppigheden hist og her endnu naar over 10 pCt. Ved Kanalen, den spanske Sø og Syd efter indtil Lissabon kan man vente 3 pCt. Taage. Havet Syd for 35° N. Brd. kan anses som fri for Taage.

Is er sædvanligvis sjælden i Oktober og forekommer kun paa højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der indløbet mange Ismeldinger fra Belle Isle Strædet med omgivende Egne i September, paa Vejen over til Nordskotland fandtes der endog enkelte Isbjærge saa langt som til 46°

V. Lgd. Fra New Foundlandsbankerne er der ikke længer meldt Isbjærge, men i Avgust Maaned saas dog enkelte ved Østranden af Bankerne.

Sejlskiberuter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen og gaar mod Syd, bør med østlige Vinde og faldende Barometer holde temmelig vestligt, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør omsejle paa Nord- og Vestsiden. Ogsaa med andre Vejrforhold bør man passere Finisterre i c. 100 Kml.s Afstand eller mere paa Grund af de ved den portugisiske Kyst herskende Vestenvinde.

Middelhavet. I Oktober tiltager Vindstyrken her betydeligt, navnlig i det nordvestlige Hjørne maa man regne med hyppige og stormende Vinde mellem NV. og N. I det tyrrenske Hav og ved Malta er Vindretningerne meget foranderlige, men jo længere man derefter kommer mod Øst, desto mere holder Vinden sig i den nordvestlige Kvadrant, og ved Nilmundingen er endog nordøstlige Vinde de overvejende.

Literatur.

Teknisk maritim Ordbog, fra dansk til engelsk, tysk og fransk samt fra engelsk til dansk, tysk til dansk og fransk til dansk. Udgivet af Maskinmestrenes Forening i Kjøbenhavn. Kjøbenhavn 1904. 359 Sider. H. Hagerups Forlag.

Dette Værk, om hvilket vi nok tør sige, at det vil blive modtaget med Tilfredshed i alle Kredse, der er knyttede til Søfarten, foreligger egentlig hermed i anden Udgave, idet Maskinmestrenes Forening i Aarene 1893—96 udsendte en teknisk-maritim Ordbog i Tidsskriftet „Skibmaskinisten“ og dettes Fortsættelse „Tidsskrift for Maskinvasen“. Hin første Ordsamling, der besørgetes af Maskingeniør I. B. Bruun, omfattede imidlertid kun mellem 5,000 og 6,000 Ord, hvorimod det foreliggende Arbejde har naaet næsten det dobbelte Omfang under Ledelse af Maskinmester G. de la Laing med Assistance af Maskingeniør Bruun, Maskinmester i Flaaden König, Skibskonstruktør Tüchsen, Hr. E. Falck og Mr. Boulanger samt cand. jur., Translatør Goos, der har gennemset den franske Del af Teksten. Korrekturen samt Udarbejdelsen af Ordbøgerne fra engelsk, tysk og fransk til dansk er foretaget af Kaptajn i Artilleriet O. Jürs. Bogen er udgivet med Understøttelse af Indenrigsministeriet og af Skrikes Stiftelses Legat.

Ved Bedømmelsen af Arbejdets Værdi ligger det nærmest for os at holde os til den maritime Del, og det har her været os en Glæde i det væsentlige at finde, hvad vi søgte, om det end samtidig maa indrømmes, navnlig for specielt nautiske Udtryks Vedkommende, at der hist og her savnes Ting, som efter vor Mening burde have været medtaget, og at de benyttede Udtryk paa nogle enkelte Punkter ikke er ganske korrekte. Om vi end saaledes ikke kan erkende Bogen for at være fuldkommen, hvad man maaske heller ikke med fuld Føje kunde forlange paa det nuværende Stadium, saa nærer vi dog paa den anden Side ingen som helst Betænkning ved at medgive den vor anbefaling. Den afhjælper nemlig et ret væsentligt Savn og vil sikkert finde Anvendelse ogsaa ud over de egentlige Fagmænds Kredse.

Maskinmestrenes Forening, der har besørget Bogens Udgivelse, og som gennem sin Formand, Maskinmester A. J. Berg, ledsager denne med et lille Forord, har her givet et nyt Bevis paa, at denne Forening forstaar at vælge sine Opgaver — og løse dem, hvad der er saa meget mere værd at paaskønne, som Foreningen, i alt Fald i en Udenforstaaendes Øjne, har haft betydelige indre Vanskeligheder at kæmpe med.

A. V. Hassing: Haandbog for Mønstringsbestyrere, Rederier, Skibsførere, Forhyringsagenter o. fl. Samling af de gældende Love og Anordninger samt administrative Bestemmelser vedrørende Forhyrings- og Mønstringsvæsenet i Danmark. Kjøbenhavn 1904. 209 Sider. G. E. C. Gads Forlag.

Det har sikkert ikke været noget helt ringe Arbejde, Udgifveren har maattet nedlægge i dette Værk. Hovedvanskeligheden ligger i at faa alt af Betydning med, og om dette end forholdsvis let lader sig gøre med Hensyn til Love og Anordninger, saa gælder det samme næppe, naar Talen er om de rent administrative Bestemmelser vedrørende Forhyrings- og Mønstringsvæsen. Vi mener os ikke kompetente til at afgøre, om Samlingen er fuldstændig, men meget fyldig er den i hvert Fald.

Udgifverens Opgave har været en dobbelt, nemlig dels at gengive de paagældende Love og Bestemmelser Ordlydende og dels at gøre Indholdet let tilgængeligt for Læseren. Hist og her er imidlertid de oprindelige Bestemmelser forandrede ved senere Love og Anordninger, og disse Ændringer er da i Teksten trykt med Petit og, hvor det er skønnet nødvendigt, ledsagede af Henvi-ninger til den Hjemmel, hvorefter Ændringerne er sket.

Det forekommer os, at Udgifveren har været heldig i sine Bestræbelser for at gøre det store Materiale let haandterligt; ganske vist har dette Hensyn af og til medført en Del Gentagelser — vi finder saaledes mindst fire Steder i Bogen en Anmærkning, der oplyser, at en Skibsfører, der farer uden Mandskab, ikke er fritaget for at være i Besiddelse af Skibsbemandingsliste — men hvis Udgifveren hermed har naaet sin Hensigt, nemlig at forebygge Fejltagelser, saa er der i Grunden intet at indvende mod Midlet. Selve Bogens Titel er maaske lidt misvisende, for saa vidt som Bogen holder adskilligt mer, end Titlen lover; der er saaledes medtaget ikke faa Ting, hvis Forbindelse med Forhyrings- og Mønstringsvæsen ligger meget langt ude, men som ikke desto mindre er særdeles velkomne i en Bog som den foreliggende.

Arbejdet er udgivet med Statsunderstøttelse, og Manuskriftet er gennemgaaet af Mønstringsbestyreren i Marstal, Toldopbeholderskontrollør Christensen.

Vi anbefaler Haandbogen til vore Søfartskredse, som den jo først og fremmest henvender sig til — der kan nemlig næppe være nogen Tvivl om, at den svarer til sin Hensigt og afhjælper et fra flere Sider følt Savn.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: 1) Er et Skib lodspligtigt overalt i Limfjorden, naar det bugseres, hvad enten det bugseres af en Damper, der hovedsagelig anvendes til Bugsering, eller det bugseres af Damper, der anvendes til Fragt- og Passagerfart?

2) Er alle Skibe lodspligtige overalt i Landet, naar de bugseres i Lodsfarvand, hvor der ingen Lodstvæng er?

3) Er et Skib af over 10 Fods Dybgaende lodspligtigt fra Løgstør til Aalborg eller omvendt, idet Marine-ministeriets Bekendtgørelse af 15. Oktober 1900 kun paabyder Lodstvæng over Dragbanken og igennem Bejstrup-Løbet?

4) Er en Skibsfører ikke berettiget til, naar der hejses Lodsflag ved de to nævnte Løb, og ingen Lods møder, da selv at sejle Skibet derigennem?

Skibsreder.

Sv.: ad 1. At et Skib bugseres i Lodsfarvand, medfører kun Pligt til at tage Lods, naar Navigeringen

af begge Skibe ikke ledes fra det bugserede Skib. Det er overfor Spørgsmaalet om Lodspligt ligegyldigt, hvilken Art af Damper, der bugserer. Dette har kun Betydning med Hensyn til Betaling af Lodspenge for den bugserende Damper, idet der ikke skal betales saadanne, naar den driver Bugsering som Erhverv. Til Dampere, der driver Bugsering som Erhverv, kan ogsaa henregnes Dampere, der anvendes i Fragt- og Passagerfart, naar de af og til, dog ikke blot aldeles tilfældigt, benyttes til Bugsering.

ad 2. Nej. At Skibene bugseres i Lodsfarvand medfører kun Lodspligt, naar Navigeringen af begge Skibe ikke ledes fra det bugserede Skib.

ad 3. Nej. Der er kun Lodstvæng over Dragbanken og mellem Nørre-Mejlgrund og Galehage (Bejstrup-Løb) for alle Skibe med over 10 Fods Dybgaende og over Løgstør-Grunde for alle Skibe med over 8 Fods Dybgaende.

ad 4. Jo, hertil er Skibsføreren berettiget, men han bør kunne bevisliggøre, at han har gjort Signal efter Lods i saa betimelig Tid, at denne kunde være kommen ud til ham, da han ellers vil kunne komme til at betale Lodspenge.

Sp.: Under en Disput med en skotsk Kulagent paastod denne, at naar et Dampskib var befragtet til at laste en fuld og komplet Ladning Kul, havde han Ret til at indlaste de forskellige Partier Kul i Skibet, som han syntes, uden at raadføre sig med Kaptajnen og uden at tage Hensyn til, om Skibet skulde have de tunge Kul agter eller for. At han f. Eks. i et Dampskib, som skulde have de svære Kul agter for at komme paa „Trim“, godt kunde laste smaa lette Kul (beans) agter og Dampkul i Forskibet.

At Skibet derved vilde komme til at ligge to Fod forover og maaske komme til at gaa c. 100 Tons kort af Ladning, kom ikke ham ved, sagde han.

Tillige paastod han, at der var en Højesteretsdom i England for, at han havde Ret til at laste Skibet, som han fandt for godt, uden at Rederiet kunde forlange nogen „dead freight“ formedelst den forkerte Maade, Ladningen var indskibet paa og Tabet derved.

Der spørges derfor:

1) Kan en Kulagent laste et Dampskib, som han vil, uden at tage Hensyn til Skibets Bæreevne og uden at spørge Føreren til Raads angaaende Indlastningen af de forskellige Slags Kul i de forskellige Lastrum?

2) I Tilfælde af, at han har Ret dertil, kan han saa ikke gøres ansvarlig for „dead freight“, naar han i Tide faar Kaptajns Protest?

3) Eksisterer der i Storbritannien en Højesteretsdom i saa Henseende?

Min Mening om denne Sag er saaledes, at Købmanden skal konferere med Kaptajnen om Ladningens Placering i Skibet (hvad der sædvanligvis næsten altid gøres), og at dersom der gaas imod Kaptajns Ladeplan, og Skibet derved ikke kommer paa „Trim“, men maa afgaa uden fuld og komplet Ladning, der da maa betales „dead freight“.

Sv.: ad 1. Et Skibs Stuvning maa altid overlades til Kaptajnen, saaledes at han alene tager Bestemmelse om, hvorledes Lasten skal placeres i Rummene. I det foreliggende Tilfælde tilkommer det saaledes Skibets Fører at bestemme, hvorledes de forskellige Kulsorter skal indskibes, med mindre der ved Befragtingen udtrykkelig er taget andet Forbehold.

ad 2. Afladeren eller vedkommende Agent har alt-saa ikke en saadan almindelig Ret. Vil han egenmægtig hævde den, maa Kaptajnen protestere derimod, eventuelt tage Forbehold paa Konnossementerne. Der vil da kunne gøres Ansvar gældende mod Afladeren eller Agenten for uheldig Stuvning og for „dead freight“, ifald et mindre Kvantum indlades som Følge af det skete Overgreb.

ad 3. Vi kender ingen engelsk Højesteretsdom, der gaar ud paa det modsatte.

Sp.: Jeg har paa time charter fragtet en Damper, som senere skal afleveres i en Havn paa Englands Østkyst.

Kan man betragte Ramsgate som liggende paa Englands Østkyst, og hvis dette maa besvares benægtende, hvilken maa da anses som den sydligste sikre Havn paa Østkysten? Time Charterer.

Sv.: Themsmundingen anses almindeligvis som den sydlige Grænse for Østkysten. Ramsgate synes absolut ikke at være en Havn, der ligger indenfor Grænserne.

(Shipp. Gaz.)

Sp.: Jeg ankom til Newport med en Ladning fra Baltimore, og mit Skib blev beordret til Kajen om Eftermiddagen den samme Dag og paabegyndte Losningen. Nu vil Modtagerne ikke modtage Last om Natten, men kun om Dagen. Dokselskabet har underrettet mig om, at der ikke er nogen bestemt Regel med Hensyn til Losning, fordi nogle modtager Last saa vel Nat som Dag. Jeg vil være taknemmelig for at faa at vide, om Modtagerne har Ret til at nægte Modtagelse af Last om Natten. Skibsfører.

Sv.: I Følge Konnossementet skal Lastemodtagerne modtage Ladningen fra Skibet i den lovlige Arbejdstid, saa snart dette er kommet til Lossepladsen, uden Hensyn til nogen „Custom of the port“. Da nu Losning om Natten er tilladt, synes Bestemmelsen „lovlig Arbejdstid“ at indbefatte saa vel Nat som Dag, og vi tror saaledes ikke, at Modtagerne har Ret til at nægte at modtage Last om Natten.

(Shipp. Gaz.)

Sp.: Kaptajnen paa et udenlandsk Skib havde antaget to Slæberbaade til at slæbe dette ind til en Havn i Wales, idet han var bleven enig med dem om Betaling efter Havnens sædvanlige Takst. Disse Slæberbaade fik paa Grund af Storm Skibet sat paa Land, hvorefter en tredje Slæberbaad kom til Assistance. Denne sidste skulde, efter Aftale med Kaptajnen, af Skibet have en Sum af 20 £ for sit Arbejde.

Det lykkedes de tre Baade i Forening at tage Skibet af Grund og bringe det i Havn, men efter nogle Dages Forløb modtog Kaptajnen gennem en Sagfører Brev fra Rederen for de to første Slæberbaade, hvori denne forlangte 750 £ i Bjærgeløn. Kaptajnen nægtede at betale denne Sum, hvorefter han nu trues med Arrest i Skib, Fragt og Ladning. Jeg vilde sætte megen Pris paa at høre Deres Mening om denne Sag.

G. R.

Sv.: Naar en Slæberbaad har paataget sig at slæbe et Skib mod en vis Betaling, bliver den ikke nødvendigvis løst fra sin Forpligtelse, fordi der opstaar uforsudsete Vanskeligheder. Men hvis det slæbte Skib bliver udsat for Fare ved pludselig Voldsomhed af Vind og Sø eller ved andre Hændelser, medens det er under Bugsering, og Slæberbaaden kommer til at løbe en Risiko og udføre et Arbejde, som ikke ligger indenfor, hvad den blev antaget til, saa er Slæberbaaden berettiget til at kræve Bjærgeløn. Det er ofte vanskeligt at se, om Forholdene ved en eller anden bestemt Sag

bringer denne til at handle om Bjærgning eller Bugsering, og det her omhandlede Tilfælde ligger muligvis ikke langt fra Grænsen, men vi kan ikke have nogen bestemt Mening herom. For en meget stor Del vil Sagen afhænge af den eventuelle Fare, som Slæberbaadene og det bugserede Skib har været udsat for i Forbindelse med de øvrige til Stede værende Omstændigheder.

(Shipp. Gaz.)

Fragtmarkedet.

Der fragtedes ret livligt i den forløbne Uge, men Begæret efter Tonnage svarede dog ikke til Forventningerne, og de fleste Markeder har været overfyldte med fragtsøgende Tonnage, hvilket har bevirket friere Udbud af Rum i Østen for November/December.

Det østlige Marked er stadig fast; Knaphed paa prompt Tonnage satte Rederne i Stand til at gentage foregaaende Uges Rater; for senere Terminer udbødes en Del Rum, særlig fra Sortehavet, og Raterne kunde let være faldne, hvis ikke Begæret vedvarende var godt. Kurrachee var igen mest aktiv og sluttede til 18/ for Oktober, 17/6 à 18/ November/December til udsøgt Havn; Bombay betalte op til 19/ for September cancelling, medens der for tidlig Oktober fragtedes en Damper til 17/3. Calcutta er fast og betalte sidst 26/3 d. w. for Oktober og 23/9 for November, og Burmah betalte 27/6 „open charter“. For Kul fra Moji til Singapore betales 2³/₄ Dollar pr. Oktober.

Sortehavet blev aldeles overfyldt med Tonnage, som sendtes derind i Ballast, tiltrukket af de lønnende Rater, der noteredes, men dette i Forbindelse med lille Efterspørgsel bevirkede hurtigt et Fald i Raterne af 6 d. til 1 sh. Sulina betaler 9/3 Antwerpen eller Rotterdam primo Oktober, og Nikolajeff 10/ N. C. 10/20. Oktober. Azoff fragtede friere, men viser dog et lignende Fald i Raterne som Sortehavet; til Rotterdam betales 10/3, Option „any“ 10/6, Hamburg 10/9.

Middelhavet fragtede en Del Rum for Erts, hvorfor betales: 6/9 Carthagen/Maryport, 6/9 Porman/Middlesbro, begge Dele med „free despatch“, 8/6 Aguilas/Glasgow, 8/9 Carthagen/Rotterdam, „full terms“. Aleksandria betalte for en 2,400 Tons d. w. Damper til Havre eller Dunkerque £ 1,150 én, £ 1,250 begge Havne, September/Oktober; for Fosfat fra Sfax til Zwijndrecht betales 9/ primo Oktober; fra Oran eller Arzew til Garston noteres 12/6 à 13/ for Esparto, og fra Spanien til Glasgow 13/6, 14/ Granton.

Nordamerika har været meget stille. Der sluttedes nogle Baade for Bomuld fra Savannah til Liverpool à 25/ September/Oktober, U. K. eller Kont. 27/6 Oktober/November og for Tømmer fra Golfen, men ellers fragtedes næsten intet; paa Netto Charter betales 11/ pr. Oktober/November U. K. eller Kontinentet; Pensacola betalte 85/ Oktober Lissabon/St. Nazaire og en Havn U. K. (3 Lossehavne).

La Plata. Efterspørgslen er uventet pludselig aftaget, og der er nu intet Begær fra „up-river“ Lastning, men fra „down river“ bydes 16/6 pr. Oktober, uden at der dog er gjort nogen Forretning, endskønt flere Baade er i Position til at give 20/ Oktober cancelling.

Kulfragterne viser gennemgaaende en lille Bedring. Cardiff fragtede ikke meget, men sidste Uges Rater gøtoges fuldt ud. Der betales: 5/9 Barcelona (1,500 Tons), 4/9 Genua, 4/6 Aleksandria, 4/3 à 4/4¹/₂ Port Said, 7/1¹/₂ La Plata. Tynen har været ret aktiv til Middelhavet saavel som til Østersøen; særlig til sidste Markeds nedre Pladser er Markedet fast, og højere Rater opnaaedes til Pillau og Neufahrwasser; det synes sandsynligt, at Russerne paatænker at tage store Kvantiteter

Kul til disse Havne efter at deres egne er tilfrosne. Blandt Befragtningerne nævnes: 3/6 Kronstadt, 4/3 Reval, 4/2 Neufahrwasser, 4/6 Rostock, 5/6 Barcelona, 4/3 Genua, 5/3 Venedig, 4/9 Aleksandria. Firth of Forth har fragtet mere end almindeligt, og Begæret for Smaadampere er fremdeles stærkt, og Raterne er højere for saadanne, særligt til danske Provinshavne. Der sluttedes til 3/6 à 3/7½ Kronstadt, 3/11 Riga, 4/10½ Rostock, 4/6 Stettin, 4/3 Kjøbenhavn, 4/1½ Kjøge, 4/4½ Sønderborg, 4/9 Assens/Faaborg (650 Tons), 4/10½ dansk 16 Fods Havn (600 Tons), 5/7½ Skive (700 Tons).

Østersøen viser atter en Fremgang for de russiske Pladsers Vedkommende; Korntilførslerne er rigeligere, og noget Hør fremkommer ogsaa. St. Petersborg og Reval noterer 1/2¼ à 1/3 London eller Rotterdam, 1/3¾ à 1/4½ Emden, Weser. Riga noterer Frs. 18 Hør Dunkerque eller Ghent, 15/ Skotlands Østkyst, for Korn noteres 10½ d. à 1 sh. Havrebasis London, Hull, Rotterdam og for Træ 20/ à 21/ D/B. London; andre Pladser i Forhold dertil. Libau noterer 10½ d. à 11¼ d. Havrebasis London/Rotterdam, Hull, 11¼ d. Antwerpen, ¾ d. mindre Leith. For Træ er betalt 22/ Uleåborg/Grimsby, 20/6 Kronstadt/Hull.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Danzig staar markedet endnu stadig fast, hvad der uden Tvivl vil holde sig Aaret ud; der noteres 5½ Mark pr. Ton Oljekager pr. Oktober, 6 Mark pr. November til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne.

ab Stolpmünde har der været Skibe fremme til 4¾ Mark pr. Ton Havre, og der er bleven budt 4 Mark pr. Ton Rug til Danmark indtil Aarhus og 4½ Mark indtil Aalborg.

ab Stettin noteres 3 Mark pr. Ton Rug til Kalmar, 75 Pf. pr. F. Cement til Raumo, ligesom der blev tilbudt Skibe til 45 Pf. pr. Sæk Mel til Aalborg.

ab Stralsund skal være sluttet nogle Sejlere til Danmark, Sundhavn 4 Mark, til Altona 4½ Mark. pr. Ton Rug, iøvrigt er det noget stille derfra.

ab Rostock er der stadig Anvendelse for Smaasejlere for Rug og Havre til Danmark, Sverrig, men til de hidtidige Fragtrater, 3½ Mark Sundhavn, 4 Mark Danmark for Rug; der noteres endvidere til Bremen 5 à 5¼ Mark, Papenburg 5½ à 6 Mark, ligeledes Rug.

ab Kjøbenhavn er det atter noget stille, der blev bl. a. sluttet til Frederikshavn 16 Øre, Sønderborg 13 Øre, Stettin 3¼ à 3½ Mark, alt Byg, endvidere Kul til Stege 10 Øre, — 13 Øre Oljekager til Østbornholm.

ab danske Provinshavne har der været noget Liv, ab Nakskov skal der saaledes være sluttet ikke saa faa Skibe, saaledes til Kjøbenhavn 11 Øre pr. Ctnr. Byg; Saxkjøbing/Kalmar 3¾ Kr. Hvede.

ab Bornholm noteres til Kønigsberg 3 à 3½ Mark, Elbing 4 Mark pr. Ton Brosten; til danske Pladser findes flere Laster Sten og Ler, og der skal være sluttet til Svendborg 18 Øre pr. Centner.

ab Sydsverrig — Swinemünde 4 Mark, Kiel 4¼ Mark Kantsten, Danzig Raasten 4 Mark, Hamburg 4 Mark, Kønigsberg 3½ Mark Gadesten.

ab Halmstad noteres Brosten til Elben 3½ Mark.

Ugens Havarier.

August, 3-m. Skonnert af Marstal, har den 18. ds. i Gravesend været i Kollision med den engelske Damper Camellia, hvorved den har faaet Stævnen og Bovsprødet beskadiget. Damperen fortsatte Rejsen; Skonnerten maa reparere, før den atter kan sejle.

Giovanna, Dpsk. af Genua, har den 21. ds. været paa Grund ved Hyllekrog. Skibet, der ved Svitzers Assistance kom flot, havde ingen Skade lidt og afsejlede til Gjedser.

Irmgardt, russisk Skonnert, er, paa Rejsen fra Libau til Rønne med Oljekager, kommet paa Grund paa Hvideodde Nord for Rønne. Svitzers er afgaaet til Assistance.

Karen Marie, Jagt af Middelfart, er, paa Rejsen fra Samsø til Kolding med Sten, Natten til 22. ds. sunken mellem Samsø og Endelave. Kaptajnen, der var ene om Bord, reddede sig i Skibets Baad ind til Endelave.

Danmark, 3-m. Skonnert af Faaborg, har, paa Rejsen fra Bergen til Stettin med Fedtspat, været i Kollision med en tysk Galease Nordstern, som var paa Rejsen fra Rendsborg til Kjøge. Nordstern sank, og Kaptajnen druknede. Danmark, som havde faaet nogen Skade paa Styrbords Bov, fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Knut Skaaluren, Dpsk. af Arendal, har c. 10 Kvartmil Sydøst for Anholt Fyrskib stødt mod en flydende Genstand, antagelig et Vrag, hvorved Agterskibet har faaet nogen Skade, og Skruebladene er blevne beskadigede.

Vennerne, Sejlskib, er, paa Rejsen fra Bagenkop til Svendborg med Hvede, ankommet til sit Bestemmelsessted i synkefærdig Sand.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 22. September ankom til Kjøbenhavn en ny stor Vandbaad, der er bygget i Frederikshavn for Regning De forenede Bugserselskaber og J. Monies. Den hedder „Capduen“ og kan i Løbet af en Time pumpe 30 Tons Vand om Bord i et Skib. Omvendt kan den suge 15 Tons Vand til sig i en Time, naar det gælder om at bjerge sunkne Pramme.

Den 24. September blev fra Flensborg Skibsværft en ny Damper sat i Vandet. Skibet, der er bygget for Regning Det tysk-australske Dampskibsselskab i Hamburg, fik ved Afløbningen Navnet „Berlin“ og har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 392' 0", Bredde 48' 7", Dybde (moulded) 30' 0". Lastevænnen er ca. 6.750 Tons.

En Skonnert med Ladning solgt for 9 Kroner. Skonnerten „Sverdrup“, der for nogen Tid siden strandede paa Sjællands Rev med en Ladning Solsikkekager, blev i Følge „Kallb. Dagbl.“ forleden Dag solgt ved Auktion. Skib og Ladning købtes af Fisker Niels Peter Andersen, Yderby — for 9 Kr.

Nyhed.

Teknisk maritim Ordbog, udgivet af Maskinmestrenes Forening i Kjøbenhavn. Pris indb. 10 Kr.

En Bog som vi vil spaa en mægtig Udbredelse blandt vore Dampskibsførere, Redere og Maskinmestre. Bogen indeholder over 10,000 Ord, oversat fra dansk til engelsk, tysk og fransk og fra hvert af disse Sprog til dansk. I fremmede Havne, ved Reparation eller Nybygninger, vil „Teknisk maritim Ordbog“ nær sagt være uundværlig.

(P. L. i „Kysten“).

Faas i alle Boglader og i H. Hagerups Boghandel, Gothersgade 30, Kjøbenhavn.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperi.

Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 27. September.)
 Adolph Andersen, Schubert, ankom hertil 26. Septbr. — Alabama, Gotsche, afg. fra Newcastle 26. Septbr. til Baltimore. — Alexandra, Thomsen, pass. Skagen 22. September for Boston. — Algarve, Borries, ank. til Cadiz 24. Septbr. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Falmouth 21. Septbr. til Barcelona. — Antwerpen, Mikkelsen, afgik fra Newcastle 15. September til Barcelona. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 17. Septbr. til New York. — Arno, Strubberg, pass. Ouessant 24. Septbr. for Almeria. — Axelhus, Skow, ank. hertil 25. Septbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom hertil 26. Septbr. — Beira, Lunge, afgik fra Dartmouth 23. Septbr. til Sevilla. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom hertil 25. Septbr. — Christian IX., Müller, afgik fra London 24. September hertil. — Dagmar, Larsen, ank. til Denia 24. Septbr. — Douro, Mortensen, afgik fra Dartmouth 25. September for P^o de la Luz. — Esbjerg, Søberg, ankom til St. Petersburg 26. September. — Florida, Ørum, afgik fra Baltimore 22. Septbr. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 22. Septbr. — Garonne, Kromann, ankom hertil 24. Septbr. — Georgios I., Sørensen, ankom til Antwerpen 21. Septbr. — Hekla, ankom hertil 11. September. — Hjelm, Simonsen, ankom hertil 25. Septbr. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 25. Septbr. — Hengest, Harder, ank. til Havre 25. Septbr. — Island, Holm, afgik fra New York 24. September hertil. — Jolantha, Christiansen, ankom til Libau 25. Septbr. — Kanan, Hansen, ank. til London 26. Septbr. — Kentucky, Staal, ankom hertil 25. Septbr. — Kiew, Frisenette, ank. til Libau 27. Septbr. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 27. Septbr. — Leopold II, Meyer, ank. til Savona 22. Septbr.; afg. forv. 27. Septbr. til Genua. — Loire, Craignou, ankom til Bordeaux 9. Septbr.; afg. forv. 27. Septbr. til La Rochelle. — Louise, Kruse, ank. til Königsberg 20. Septbr. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 24. September til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 24. September. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 26. Septbr. — Moskov, Meldahl, ankom til St. Petersburg 23. Septbr. — Nicolaj II, Lissner, ankom hertil 26. September. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Riga 25. September til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ankom til Riga 27. September. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. til Antwerpen 25. Septbr. — Omsk, Jonsen, ank. til Marseille 14. Septbr. — Oscar II, Hempel, afgik fra Christianssand 23. Septbr. for New York. — Perm, Christiansen, afgik herfra 24. September til St. Petersburg. — Pregel, Olsen, ankom hertil 25. Septbr. — Ribberhus, Larsen, ankom til Trondhjem 26. September. — Rita, Schibbye, ank. hertil 25. September. — Seine, Dampt, afgik fra Bjerneborg 25. September hertil. — Texas, Andersen, afg. fra New Orleans 8. September hertil. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 24. Septbr. — Tiber, Bech, ankom til Danzig 25. September. — United States, Wulff, ankom til New York 19. September. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Libau 26. September til Hull. — Viking, Rasmussen, ankom til Stockholm 27. September. — Yrsa, Øst-Jacobsen, afgik fra Antwerpen 25. September hertil. — Tjaldur, Rørbye, afgik fra Leith 26. September hertil. — Ellen afg. fra Trondhjem 26. Septbr. hertil. — R. F. Berg afgik herfra 27. September til Göteborg. — Annie afg. fra Sundsvall 24. Septbr. hertil. — Døvre ankom hertil 26. September. — Marie afgik herfra 26. September til Stettin. — Vadse afgik fra Manchester 26. Septbr. til Liverpool. — Æolus afgik fra Bremen 25. Septbr. hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ank. til Blyth 24. Septbr. — Frode, Totte, afg. fra Uleåborg 20. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Sunderland 23. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Sunderland 23. Septbr. — Erik II, Schmidt, ankom til Porkansaa 25. September. — Knud II, Hansen, ank. til Bremen 20. Septbr. — Skjold, Risø, ank. til Honfleur 23. Septbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Jacobstad 22. Septbr. — Ragnar, Holst, ankom til Sunderland 23. Septbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Aarhus 27. Septbr. — Olaf, Mahncke, afgik fra Sunderland 24. Septbr. — Svend II, Riber, ank. til Hewort Spouts 23. Septbr. — Harald, Hveysel, ank. til Trångsund 25. Septbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Boness 25. Septbr. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Libau 23. Septbr.

— I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Kronstadt 21. September, best. til Gand. — Hamlet, Reese, ankom til Sunderland 25. September. — Helge, Olsen, ankom til Blyth 21. Septbr. — Rolf, Olsen, ankom til London 22. Septbr. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Rotterdam 23. September.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Brest 21. Septbr. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Abo 24. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 16. Septbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Sunderland 22. Septbr., best. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 22. September. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Kronstadt 25. Septbr., bestemt til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 20. Septbr. — Russ, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 21. Septbr., best. til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Rotterdam 25. September. — Peter Mørch, Thorsøe, afgik fra St. Petersburg 26. Septbr., best. til Stettin.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Hovden Dock 22. September. — Kamma, Løffler, ank. til Tyne Dock 25. Septbr. — Helga, Risø, afgik fra Piteå 23. September. — Martha, Christensen, afg. fra Blyth 21. September. — Elna, Rathje, ank. til Hørnesand 24. September. — Therese, Pedersen, afg. fra Ørnskjöldsvik 23. September. — Simone, Jørgensen, afgik fra Burntisland 24. Septbr. — Jeanne, Lagesen, ank. til Sundsvall 27. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Hudiksvall 27. Septbr. — Dana, Lambertsen, ank. til Lissabon 21. September.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Tenerife 25. September, best. til Cartagena. — Niobe, Mathisen, afg. fra Archangel 25. September, best. til Bergen. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Newcastle 23. Septbr., ankom til Kbhvn. 27. Septbr. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Blyth 21. September, best. til Rökkala. — Nordsoen, Gram, afgik fra Kbhvn. 20. Septbr., ank. til St. Petersburg 24. September. — Nexos, Basse, afgik fra Kotka 24. Septbr., best. til Nantes. — Nora, Jørgensen, afg. fra Aalborg 23. Septbr., ankom til Aarhus 24. September. — Napoli, Christensen, afgik fra St. Petersburg 23. Septbr., best. til Kbhvn. — Neptun, Knudsen, afgik fra Huelva 24. Septbr., best. til Skutskär. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Newcastle 23. Septbr., bestemt til Neumühlen. — Alfa, Hansen, afgik fra Frederikshavn 22. September, ankom til Granton 25. Septbr. — Bodil, Thøgersen, ank. til Le Tréport 26. Septbr. — Cito, P. Nielsen, afg. fra Esbjerg 21. Septbr., ank. til Methil 23. Septbr.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Königsberg 27. Septbr. — Mary, Larsen, ank. til St. Petersburg 27. Septbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Kronstadt 23. September. — Ester, Sørensen, afgik fra Rouen 25. Septbr., best. til Tynen.

Nordsoen. Nordland, Petersen, ankom til Ljusne 24. September. — Holland, Lund, ankom til Swinemünde 25. Septbr. — England, Andresen, ankom til Grangemouth 26. Septbr. — Rusland, Møller, afg. fra Libau 24. September. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Kjøbenhavn 24. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Hamburg 26. September. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til St. Petersburg 26. Septbr. — Mars, Rasmussen, afgik fra South Alloa 22. September. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra St. Petersburg 20. Septbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 20. Septbr., ankom til Brake 24. Septbr. — Russia, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 22. Septbr., ankom til Riga 25. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rotterdam 24. Septbr., ank. til Methil 26. September. — Livonia, Skov, afgik fra Amsterdam 20. September, ank. til Sunderland 21. Septbr.

Østersøen. Patria, Hansen, afg. fra Luleå 21. Septbr., bestemt til Rotterdam.

Union. Frisia, H. Nielsen, afgik fra Frederikshavn 23. September, bestemt til Riga. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Amsterdam 21. Septbr., best. til Riga.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Grangemouth 26. September, best. til Hamburg. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Methil 20. Septbr., ankom til Aarhus 23. Septbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Rouen 26. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Rotterdam 24. Septbr. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Kbhvn. 25. Septbr., bestemt til Libau. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Aarhus 25. Septbr., best. til Wiborg. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Oran 27. Septbr., bestemt til Sevilla. — Jomsborg, Hansen, ank. til St. Lawrence 23. Septbr. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Rotterdam 25. Septbr., best. til Penarth. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 26. Septbr. — Skanderborg, Jensen, afg. fra St. Lawrence

27. Septbr. — Søborg, Fischer, ank. til Quebeck 19. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra St. Petersborg 25. September, bestemt til Rotterdam. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Sevilla 19. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Stugsund 25. September. — Klampenborg, Jensen, ank. til Libau 26. Septbr. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Wiborg 18. September, bestemt til Alexandria. — Silkeborg, Petersen, ank. til Kronstadt 26. Septbr. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Rouen 26. Septbr., best. til Sunderland. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Methil 27. Septbr., best. til Kjøbenhavn. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Blyth 26. September. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Yxpila 25. September, best. til Honfleur.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Rotterdam 26. Septbr. — Kallundborg, Lund, ank. Kbhvn. 25. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ank. til Grangemouth 24. September. — Helene, Jensen, ank. til Ghent 21. September. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Rotterdam 26. September. — Agnete, Sørensen, ank. til Amsterdam 24. Septbr. — Hjeremia, Petersen, afgik fra St. Petersborg 24. Septbr., best. til Rotterdam. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 24. September, bestemt til Kiel. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 24. Septbr., best. til Riga. Bornholm, Abrahamsen, ank. til Grangemouth 26. September. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 27. Septbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, pass. Gibraltar 21. September. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Colombo 27. September. — Siam, Jensen, afg. fra Port Said 19. September. — Anamba, Cortsen, afgik fra Singapore 7. September. — Ragnhild, Pedersen, ank. til Buenos Aires 31. August.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ank. til New Orleans 19. Septbr., afg. forv. 27. Septbr. — St. Jan, Rambusch, ank. til Kbhvn. 27. September. — St. Thomas, Prahl, afgik fra Vigo 17. Septbr.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. til Methil 22. Septbr. — Erindring, Hansen, ank. til Borgå 25. Septbr.

Svensen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Repola 21. Septbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Methil 27. Septbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Boulogne 26. Septbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Ghent 27. September. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Haukipudas 24. Septbr. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Repola 21. Septbr. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Methil 26. Septbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Råfsö 27. Septbr. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Haukipudas 24. Septbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Kbhvn. 24. Septbr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Rouen 26. Septbr.

Vulcan. Vulcan, P. Nielsen, afg. fra Calais 27. Septbr., best. til Methil. — London, Bom, afgik fra Kronstadt 21. Septbr., best. til Brake. — Paris, Krogh, afgik fra Boness 24. Septbr., best. til Kbhvn. — Bryssel, Tholander, ank. til Terneuzen 22. September.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Rotterdam 25. September, bestemt til Burntisland. — Wien, Brink, afgik fra Blyth 20. Septbr., best. til Archangel.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, afgik fra Neufahrwasser 27. Septbr., bestemt til Sundsvall. — Clara, Jensen, ank. til Kotka 26. Septbr. — Kai, Bønnelycke, afg. fra Oran 22. Septbr., best. til Calamata. — Svend, Kurtzhals, ank. til Horsens 24. September. — Erik, Steen, afgik fra Libau 24. September, bestemt til Rotterdam. — Axel, Damm, afg. fra Bjæsta 27. September, best. til Cherbourg. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Cherbourg 24. September. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afg. fra Middlesbro 20. Septbr., bestemt til Valencia.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afg. fra Kotka 23. September, bestemt til Rochefort.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Kronprinsesse Louise, Pedersen, prajet 30. August paa 11° S. 35° W. fra Hamburg til Guayaquil. — Prins Valdemar, Hansen, ank. til Melbourne 20. Septbr. fra Wallaroo. — Tercera, Beck, ank. til Port Arthur (Mexico) 21. Septbr. fra Liverpool. — Doris Brodersen, Hansen, prajet 29. Septbr. paa 16° S. 27° W. fra Kaipara til Glasgow. — Ameta, Nielsen, ank. til Leith 23. September fra Buchie. — Prinsesse Marie, Clausen, prajet 15. Septbr. paa 40° N. 12° W. fra Hamburg til Guaymas. — Anna Louise, Andersen, ank. til Hamburg 23. Septbr. fra Kolding.

Rønne. Freja, Beck, ank. til Pillau 20. September. — Zephyr, Jensen, ank. til Swinemünde 20. September. — Gudmund, Borbye, ank. til Vestervik 22. September. —

Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 23. Septbr. — Bornholm, Jensen, ank. til Newcastle 23. Septbr. — Veset, Kofoed, ank. til Umeå 25. Septbr. — Proven, Bidstrup, ank. til Stockholm 26. Septbr. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Malmø 26. Septbr.

Svendborg. Magnet, Gommesen, ank. til Nyborg 19. Septbr. — Pallisen, Jensen, ank. til Kotka 20. Septbr. — Fønix, Hansen, ank. til Invergordon 20. Septbr. — Marie, Petersen, ank. til Queenstown 19. September. — Cimbria, Nielsen, ank. til Loguivy 19. Septbr. — Fanny, Hansen, ank. til Southampton 19. Septbr. — Casper, Hansen, ank. til Umeå 20. Septbr. — Skirner, Pilegaard, ank. til Kolding 20. Septbr. — Skjold, Larsen, ank. til Lappvik 20. Septbr. — Roma, Jensen, ank. til Drøbak 20. Septbr. — Boline Marie, Hansen, ank. til Stettin 20. Septbr. — Grethe, Hansen, ank. til Bogense 20. Septbr. — Valdemar, Andreasen, ank. til Madoc 21. Septbr. — Mercur, Lund, ank. til Lorient 10. Septbr. — Rota, Rasmussen, ank. til Boness 21. Septbr. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Gøteborg 21. Septbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Aabenraa 22. Septbr. — Fulvia, Nielsen, ank. til Norrkøping 22. Septbr. — Psyche, Nielsen, ank. til Nakskov 23. Septbr. — Danmark, Husfeldt, ank. til Sunderland 24. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ank. til Halmstad 23. Septbr. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. til Kotka 24. Septbr. — Agnes, Andreasen, ank. til Kjøbenhavn 23. Septbr. — Belona, Larsen, ank. til Frederiksstad 23. Septbr. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Dundee 24. Septbr. — Noah, Poulsen, ank. til Königsberg 25. Septbr. — Marie, Petersen, ank. til Liverpool 26. September. — Zenitha, Jensen, ank. til Gibraltar 25. Septbr. — Edvard, Rasmussen, ank. til Stavanger 25. Septbr. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Sundswall 25. Septbr. — Iris, Hansen, ank. til Åhus 25. Septbr. — Ane, Jørgensen, ank. til St. Davis 26. Septbr. — Peter, Jørgensen, ank. til Malmø 24. Septbr. — London, Andersen, ank. til Themsen 25. Septbr. — Sophie, Jensen, ank. til Danzig 24. Septbr. — Jens, Eriksen, ank. til Uleåborg 25. Septbr.

Ærø. Bølgen, Friis, ank. 19. Septbr. til Christianssand. — Zephyr, Hansen, ank. 20. Septbr. til Borgå. — Thekla, Fabricius, ank. 19. Septbr. til Råfsö. — Hekla, Jørgensen, ank. 20. Septbr. til Ørnskjöldsvik. — Noah, Eriksen, ank. 21. Septbr. til Nysted. — Atlantic, Rasmussen, ank. 20. Septbr. til Dalhousie (New Brunswick). — Ansgar, Jørgensen, ank. 21. Septbr. til Aalborg. — Forældres Minde, Christensen, ank. 21. Septbr. til Port l'Abbe. — Rødkilde, Rasmussen, afgik 20. Septbr. fra Kjøbenhavn til Præstø. — Dorteia, Christensen, er afgaaet fra Kjøbenhavn til Nexø. — Emilie, Hansen, afgik 21. September fra Kjøbenhavn til Nakskov. — Marie, Hansen, afg. 21. Septbr. fra Kjøbenhavn til Nykjøbing S. — Paket, Friis afgik 21. Septbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Astræa, Svane, afg. 19. Septbr. fra Havre til Cayenne. — Elise Dyreborg, Clausen, ank. 22. Septbr. til Oscarshamn. — Henry, Bager, ank. 22. Septbr. til Burghead. — J. A. Kofoed, Andersen, ank. 22. Septbr. til Vejle. — Hansigne, Poffer, afgik 17. August fra Rio Grande do Sul til Falmouth. — Clara, Hermansen, ank. 22. Septbr. til Figueirafog. — Wemyss Castle, Albertsen, ank. 22. Septbr. til Anstruther. — Skjold, Nielsen, ank. 22. Septbr. til Frederiksstad. — Marie, Nielsen, afg. 22. Septbr. fra Kjøbenhavn til Horsens. — Freden, Andersen, ank. 23. Septbr. til Tralé. — Marie, Friis, ank. 24. Septbr. til Pillau. — Salvador, Fabricius, ank. 23. Septbr. til La Tremblade. — Cathinka, Olsen, ank. 24. Septbr. til Korsør. — Hercules, Bager, ank. 24. Septbr. til Stockholm. — Hertha, Krull, ank. 24. Septbr. til Brunsbüttel. — Karen, Bager, ank. 25. Septbr. til St. Petersborg. — Dorteia, Christensen, ank. 25. Septbr. til Nexø. — Phoenix, Rasmussen, ank. 26. Septbr. til Kolberg. — Elise Marie, Olsen, ank. 25. September til Riga. — Enigheden, Friis, ank. 25. Septbr. til Kiel. — Mathilde, Hansen, ank. 25. Septbr. til Langesund. — Anne Maries Minde, Hansen, ank. 25. Septbr. til Aarhus. — Union, Mortensen, ank. 2. Septbr. til Reykjavik. — Ellen, Hansen, afgik 24. Septbr. fra Kjøbenhavn til Faxø.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Bovbjerg. Den 15. Oktober 1904 forandres Bovbjerg Fyr til et hvidt Fyr med To-For-

mærkelser hver $\frac{1}{4}$ Minut; Lys c. 10 S., Mørke c. 1 S., Lys c. 3 S., Mørke c. 1 S. Lysævnen forøges til 24 Kml. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Mönsterås. I Farvandet til Mönsterås er følgende Fyr og Lystønder nu tændt:

Oknö Östra grønne, faste Fyr paa Oknö Skær. $57^{\circ} 0' 14''$ N. Br. $16^{\circ} 32' 3''$ Ø. Lgd. Oknö Västra grønne, faste Fyr paa Oknö. $57^{\circ} 0' 14''$ N. Br. $16^{\circ} 31' 52''$ Ø. Lgd. Fyrene er overet i N. $82^{\circ} 0'$ og S. $82^{\circ} 0'$ V. Mönsterås Anduvnings-Tønde, en sort log rød Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. $57^{\circ} 0' 17''$ N. Br. $16^{\circ} 32' 50''$ Ø. Lgd. NO. Råggrundet sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. $57^{\circ} 0' 35''$ N. Br. $16^{\circ} 32' 20''$ Ø. Lgd. Karlshamn sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. $57^{\circ} 0' 50''$ N. Br. $16^{\circ} 31' 25''$ Ø. Lgd. SV. Parpricksgrundet røde Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. $57^{\circ} 1' 18''$ N. Br. $16^{\circ} 29' 39''$ Ø. Lgd. Flintstensgrundet røde Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. $57^{\circ} 1' 36''$ N. Br. $16^{\circ} 29' 16''$ Ø. Lgd. Ekholmsgrundet sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. $57^{\circ} 1' 53''$ N. Br. $16^{\circ} 28' 47''$ Ø. Lgd. Skeppar Olles Grund sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. $57^{\circ} 1' 58''$ N. Br. $16^{\circ} 28' 32''$ Ø. Lgd. Mönsterås Yttre røde, faste Fyr, ved Kajen. $57^{\circ} 2' 38''$ N. Br. $16^{\circ} 27' 0''$ Ø. Lgd. Mönsterås Inre røde, faste Fyr, ved Kirken. $57^{\circ} 2' 40''$ N. Br. $16^{\circ} 26' 59''$ Ø. Lgd. Disse to Fyr er overet i S. $58^{\circ} 0'$. Sorte Lystønder holdes om Bagbord, røde om Styrbord for Indgaende.

Bottniske Bugt. Bremö. Fra 1. Oktober 1904 gives Taage-signal ved Bremö Fyr med et Taagehorn, der hver 20 S. giver Et-Stød af 6 S. Varighed.

Rusland. Neva Bugt. I Neva Bugt er alle Vrag uskadeliggjort og Afmærkningen ved dem inddragen.

Tyskland. Palmer Ort Rende. I Stedet for Træet ved Maltzien er opført en Baake, som tjener til Ledemærke.

Flensborg Fjord. Indtil Udgangen af Oktober 1904 er Fyrskibet „Kalk Grund“ ombyttet med et Reservefyrskib med tre Master, med Kegle paa den midterste, Ballon paa de to andre. Det viser fra den forreste Mast et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Taage-signalet er uforandret.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Strömstad V.-lige Indløb. Käbblingarna. Käbblingarna Fyr viser nu hvidt Hurtigblink fra N. $20^{\circ} 0'$ til N. $74^{\circ} 0'$, grønt Hurtigblink fra N. $74^{\circ} 0'$ gennem Ø. og S. til S. $19^{\circ} 0'$ V. og hvidt Hurtigblink fra S. $19^{\circ} 0'$ V. til S. $64^{\circ} 0'$ V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Mittelgrund. I Elben er Mittelgrund mellem Rhyndeplate og den hannoverske Flodbred tiltaget N. efter. Den røde og sorte Baaketønde med Kors ved Grundens N.-Ende er derfor flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand. $53^{\circ} 49' 30''$ N. Br. $9^{\circ} 21' 30''$ Ø. Lgd.

Jade. Fyrskibet „Geniusbank“ er atter udlagt paa Station og Lystønden Nr. 18/19 inddragen.

Holland. Zeegat Hoek van Holland. I Zeegat Hoek van Holland er Dybden nu $27\frac{3}{4}$ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur. I Scheur staar Duc d'Alberne, hvorfra vises rødt Fyr med Formærkelser, saaledes: Nr. 4 paa $51^{\circ} 54' 56''$ N. Br. $4^{\circ} 14' 32''$ Ø. Lgd., Nr. 5 paa $51^{\circ} 54' 52''$ N. Br. $4^{\circ} 14' 54''$ Ø. Lgd., Nr. 6 paa $51^{\circ} 54' 48''$ N. Br. $4^{\circ} 15' 20''$ Ø. Lgd. og Nr. 7 paa $51^{\circ} 54' 32''$ N. Br. $4^{\circ} 15' 54''$ Ø. Lgd.

Zuiden. Fyret paa Duc d'Albe Nr. 3 i Zuiden er midlertidig slukket. Fra Stedet vises samme Fyr som for Vrag. $51^{\circ} 57' 2''$ N. Br. $4^{\circ} 10' 13''$ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Sept Iles. Paa Sept Iles er det midlertidige Fyr slukket og det ny, hvide Blinkfyrtændt. Det viser Tre-Blink hver 15 S., Blink $\frac{1}{10}$ S., Mørke $2\frac{2}{10}$ S., Blink $\frac{1}{10}$ S., Mørke $2\frac{2}{10}$ S., Blink $\frac{1}{10}$ S., Mørke $2\frac{2}{10}$ S. Lysævnen: 21 Kml. Flammens Højde er uforandret.

Channel Islands. Alderney. King's Battery. King's Battery Baake er flyttet 240 Alen S. $55^{\circ} 0'$ V. hen og staar nu 4, Kbl. S. $35^{\circ} 0'$ V. fra Platte Rock og i S. $39^{\circ} 0'$ Ø. fra Homet des Pies Baake. King's Battery Baake holdt overet med Homet

des Pies Baake i S. $39^{\circ} 0'$ Ø. leder Ø. om den overflydte Del af Alderney Bølgebryder.

England V.-Kyst. Barnstable. Vraget af Fartøjet „Cornucopia“, der var sunket paa Yderenden af Banstable Barre, er borttaget.

Skotland V.-Kyst. Bow Rock. Kyle Akin. Kyle Akin Fyrs Lysvinkler er forandret. Det viser nu rødt Lys fra N. $3^{\circ} 0'$ V. til N. $47^{\circ} 0'$ V., hvidt Lys fra N. $47^{\circ} 0'$ V. til N. $84^{\circ} 0'$ V., rødt Lys fra N. $84^{\circ} 0'$ V. gennem V. og S. til S. $77^{\circ} 0'$ Ø., hvidt Lys fra S. $77^{\circ} 0'$ Ø. til S. $81^{\circ} 0'$ Ø. og Mørke fra S. $81^{\circ} 0'$ Ø. gennem Ø. og N. til N. $3^{\circ} 0'$ V.

Bow Rock sorte Stumtønde er flyttet $\frac{3}{4}$ Kbl. N. $53^{\circ} 0'$ Ø. hen og ligger nu $1\frac{3}{4}$ Kbl. N. $27^{\circ} 0'$ Ø. fra Bow Rock og i N. $85^{\circ} 0'$ V. fra Kyle Akin Fyr. Dette ligger paa $57^{\circ} 16' 30''$ N. Br. $5^{\circ} 44' 15''$ V. Lgd.

Irland. Queenstown. Priory Flagstang i Cuskunny Bay er borttagen. Tønde Nr. 7 Ø. for Spike Island er sort.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penmarc'h. Putains. Ar Guisty S. En 13 Fods Klippe er funden 4 Kbl. S. $14^{\circ} 0'$ V. fra den Ø.-ligste Putains, der falder 9 Fod tør.

Etel S. Pierre Noires. Baaken paa Pierre Noires er atter opført. Den er rød og sort vandret sribet, af Form som en afkortet Kegle, med Ballon 20 Fod over Højvande. $47^{\circ} 35' 33''$ N. Br. $3^{\circ} 13' 20''$ V. Lgd.

Bénodet. En 9 Fods Klippe er fundet tæt Ø. for Bénodet ny, V.-lige Løb og en 15 Fods Klippe tæt V. for Løbet. $47^{\circ} 47' 25''$ N. Br. $4^{\circ} 6' 32''$ V. Lgd. $47^{\circ} 47' 29''$ N. Br. $4^{\circ} 7' 53''$ V. Lgd.

Baie de Quiberon. Teignouse. Teignouse ny Fyr er nu tændt. Det er et rødt Blinkfyrtændt, der hver 5 S. viser Et-Blink, Lys $\frac{2}{3}$ S., Mørke $4\frac{1}{3}$ S. Lysævnen: 18 Kml. Flammens Højde er uforandret. Det midlertidige Fyr er slukket.

Loire. St. Nazaire. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af V.-Molen ved det ny Indløb til St. Nazaire. Flammens Højde: 35 Fod. Lysævnen: $4\frac{1}{2}$ Kml. Hvidt, cylindrisk Fyrtaarn. Mod Land er Fyret formørket fra S. $49^{\circ} 0'$ V. over Grand Traict og Wille-es-Martin.

Fyret med En-Formørkelse hver 4 S. paa St. Nazaire gamle Mole er ombyttet med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Fyrpæl.

Afrika. Gambia Indløb. African Knoll. Paa African Knoll er fundet $2\frac{1}{4}$ Fv., og der er under 3 Fv. 2 Kbl. V. for dette Sted, der ligger paa $13^{\circ} 34' 30''$ N. Br. $16^{\circ} 36' 30''$ V. Lgd.

I Afmærkningen er følgende Forandringer foretaget: Fairway sort og hvid tærnede Tønde er flyttet $1\frac{1}{2}$ Kml. N. $63^{\circ} 0'$ Ø. hen og ligger nu i $4\frac{1}{2}$ Fv. Vand. $13^{\circ} 34' 30''$ N. Br. $16^{\circ} 46' 55''$ V. Lgd. Middle røde Spidstønde er flyttet 5 Kbl. N. $6^{\circ} 0'$ Ø. hen og ligger nu i $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand. $13^{\circ} 34' 35''$ N. Br. $16^{\circ} 42' 5''$ V. Lgd. African Knoll sorte Spidstønde er flyttet 3 Kbl. S. $29^{\circ} 0'$ Ø. hen og ligger nu i 8 Fv. Vand, 3 Kbl. S. $82^{\circ} 0'$ Ø. fra Knoldens Ø. Ende. $13^{\circ} 33' 50''$ N. Br. $16^{\circ} 35' 55''$ V. Lgd. St. Mary Shoal hvide Spidstønde er flyttet 1 Kbl. N. $21^{\circ} 0'$ Ø. hen og ligger nu i 8 Fv. Vand. $13^{\circ} 30' 55''$ N. Br. $16^{\circ} 34' 55''$ V. Lgd.

Bermuda. Gibbs Hill. Den 26de September 1904 forandres Gibbs Hill Fyr til at vise hvidt Et-Blink hver 10 S. Flammens Højde: 352 Fod. Synsviddens: 26 Kml. Fyret skjules, naar man nærmer sig Bermuda, af Land fra N. $43^{\circ} 0'$ Ø. til N. $48^{\circ} 0'$ Ø. og fra N. $49^{\circ} 0'$ Ø. til N. $57^{\circ} 0'$ Ø. Linseapparat af 1ste Orden. Hvidt, rundt, 103 Fod højt Fyrtaarn. $32^{\circ} 15'$ N. Br. $64^{\circ} 49' 30''$ V. Lgd. Samtidig slukkes det midlertidige, hvide Blinkfyrtændt.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Anticosti Fyrskib er forsynet med en undervands Klokke, som i tykt og taaget Vejr giver Lyd, der angiver Fyrskibets Nummer „15“ saaledes: Et Slag, fulgt af 4 Sekunders Pause, og derpaa fem Slag med 1 Sekunds Pause mellem Slagene, fulgt af 10 Sekunders Pause.

Skibe, der er forsynet med Modtagerapparat, bør kunne høre Klokken i 5 Kml. Afstand og bestemme dens Retning inden for $\frac{1}{4}$ Streg. Skibe, der ikke har Modtagerapparat, kan høre Klokken som Varselsignal i 1 à 2 Kml. Afstand, afhængig af Skibets Konstruktion. Signalet høres under Vandlinien og tæt til Skibssiden.

I Fyrskibet er der givet Ordre til at lade Klokken ringe, naar et Skib kommer inden for 5 Kml. Afstand. Skibsførere anmodes om at rapportere angaaende Afstanden, hvori Klokken er bleven hørt, og om at give enhver anden Meddelelse om dette ny Hjælpemiddel for Navigeringen.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. Fyrskibet „Hen and Chickens“ Nr. 2 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyret er uforandret. Taage-signal gives med Klokke eller Horn.

Connecticut. Fyrskibet „Cornfield Point“ Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

Delaware River. Baker. Paa Delaware River V.-Side er i den N.-lige Forlængelse af den gravede 29 Fods Rende, som for-

binder Løbene, hvori Port Penn og Finns Point Ledefyr leder, tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 2 S., Mørke 1 S., 70 Alen bag ved det midlertidige Fyr. Det staar $\frac{2}{3}$ Kml. oven for Reedy Island og lyser over en lille Vinkel i Ledelinjen. Flammens Højde: 18 Fod. Hvid, toetages Fyrbygning. $39^{\circ} 32' 6''$ N. Br. $75^{\circ} 34' 10''$ V. Lgd. Det midlertidige Fyr er slukket.

North Carolina. Wreck Point. Wreck Point hvide Baakefyr, paa V.-Siden af Lookout Bight, er forandret til et rødt Fyr, iøvrigt uforandret.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Venezuela. I Venezuela og paa Øerne paa Kysten er Telegraf-Kabler landet saaledes:

I Baie de Carupano, Kablet fra Port la Mar, uden for Ankerpladsen, 2 Kbl. V. for Roche Percée, Xuayacan Ø.-Pynt.

I Port la Mar, Kablerne fra Cumana og Carupano, 1 Kml. V. for Landsbyen La Mar.

I Cumana, Kablerne fra Guanta og Port la Mar, N. for Ankerpladsen tæt ved N.-Pynt af Fortet, der ligger i Ruiner.

I Baie de Guanta, Kablerne fra Carenero og Cumana, uden for Ankerpladsen $1\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Toldbygningen.

I Port Carenero, Kablerne fra La Guayra og Guanta, $1\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Skuret til venstre for Havnen.

I La Guayra, Kablerne fra Curacao, Puerto Cabello og Carenero, uden for Ankerpladsen, tæt ved La Trinchera.

Maracaibo, Kablet fra Vela de Corro, tæt S. for Pynt Ampedrada, ved Indløbet til Lagunen.

Curacao, Kablerne fra La Guayra, San Domingo og Vela de Corro, ved den N.-lige Del af Fort Amsterdam Kaj.

Haiti. Paa Haiti er Telegraf-Kabler landet saaledes:

I Puerto Plata, Kablerne fra Kap Haiti og Fort de France uden for Ankerpladsen. En Telegraftønde ligger i 12 Fv. Vand, fra Klippen Owen i S. 57° Ø. og fra Fyret i N. 19° Ø.

I Kap Haiti, Kablerne fra New York, Mole Saint Nicolas og Puerto Plata, c. $1\frac{3}{4}$ Kbl. S. for Pointe Picolet. $19^{\circ} 47' 43''$ N. Br. $72^{\circ} 11' 57''$ V. Lgd.

I Mole Saint Nicolas, Kablerne fra Kuba, Port au Prince og Cap Haiti uden for Ankerpladsen, 1 Kbl. S. for Fort Charles SV.-Pynt.

I Port au Prince, Kablet fra Mole Saint Nicolas uden for Ankerpladsen, $1\frac{1}{2}$ Kbl. NNV. for Fort Sainte Claire N.-Pynt.

Jamaica. Port Antonio. Folly Point. Den 1ste Januar 1905 forandres Folly Point røde, faste Fyr til et hvidt, fast Fyr. $18^{\circ} 11'_{16}$ N. Br. $76^{\circ} 27'$ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Fransk Guyana. Cayenne. Kablerne fra Paramaribo og Pinheiro i Brasilien er landet paa V.-Kysten af den lille Ø Le Père, hvorfra der ligger to Kabler til Fastlandet S. for Mont Bourda.

Hollandsk Guyana. Surinam. Paramaribo. Kablerne fra Fort de France og Cayenne er landet ved Indløbet til Creek Sommeldijk og følger Bredden af Surinam 1 Kbl. Afstand fra Indløbet til Creek Bigimana.

Brasilien. Abrolhos N. En Damper med 23 Fods Dybgaaende har stødt 5 Kml. N. 22° V. fra Abrolhos Fyr. Paa alle Sider var der 8 à 10 Fv. Vand. $17^{\circ} 52' 43''$ N. Br. $38^{\circ} 40' 25''$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. Giraglia. Giraglia ny Fyr er nu tændt. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn $\frac{1}{3}$ S. Mørke $\frac{4}{3}$ S. Lysøvn: 35 Kml. Flammens Højde er uforandret. Det midlertidige Fyr er slukket.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Pegolotta. Det røde, faste Fyr paa V.-Enden af Grunden Pegoletta lyser nu til S. $60\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø.

Golf von Cattaro. Teodo. I Teodo Havn forlænges Mole 1. Ved Yderenden brænder et rødt Fyr, $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 82° V. fra det grønne, faste Dobbelfyr paa det tidligere Molehoved. $42^{\circ} 26'$ N. Br. $18^{\circ} 42'$ Ø. Lgd.

Rusland. Sebastopol. I Sebastopol falder Kuglen til Tidsignalet nu efter Pulkova Observatoriums Middelmiddag, hvilket er 12 M. $47\frac{3}{5}$ S. senere end Stedets Middelmiddag og efter Greenwich Middeltid Kl. 9 T. 58 M. $41\frac{1}{4}$ S. Fm.

Algier. Cap Khamis V. En 16 Fods Grund er funden V. for Cap Khamis. $36^{\circ} 19' 40''$ N. Br. $0^{\circ} 40' 10''$ Ø. Lgd. I indtil $1\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. for Grunden er der 19 Fod Vand.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Batavia. I Farvandene til Batavia er følgende sorte Spidstønder med Ballon ombyttet med sorte Stumpstønder med afkortet Kegle:

I det indre Farvand: Karang Besar, Pedjinab Rif, Hor-dijk Rif, Karang Tiga, Meindertsdroogte, Ketapang Rif, Mid-
delburg Rif og Ajer Rif.

I det ydre Farvand: Tandoel Rif.

I Farvandet S. for Agenieten Eilanden: Revet ØNØ. for Djong Rif.

I Baai van Batavia: Steen van Onrust, Poeloe Kellor, Kuiper Rif, Wapen van Purmerend Rif, Pipa Rif, Pas op Droogte, NV.-Kant af Neptunus Droogte og Broenda Rif.

Den sorte Spidstønde ved Yderenden af den Ø-lige Havnedæmning ved Tandjoeng Priok er ombyttet med en sort Stumpstønde.

Sumatra S.-Kyst. Lampongbaai. Telok Betong Red. Paa Telok Betong Red er den sorte Spidstønde med Ballon ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. $5^{\circ} 28'_{12}$ S. Br. $105^{\circ} 16'_{15}$ Ø. Lgd.

Banka V.-Kyst. Tandjoeng Genting SØ. Vraget af en Skonnert ligger sunket paa $1^{\circ} 43'_{11}$ S. Br. $105^{\circ} 18'_{15}$ Ø. Lgd. To Master er over Vandet.

Sumatra NV.-Kyst. Straat Aroes Lampoejang. I Straat Aroes Lampoejang er P. Bras Siden hel ren, dog strækker der sig fra NV.-Pynten af P. Nasi Besar et Rev med $2\frac{1}{2}$ à 7 Fv. c. 2 Kbl. NV. ud. Pynten ligger paa $5^{\circ} 40'_{11}$ N. Br. $95^{\circ} 8'_{13}$ Ø. Lgd.

China. Kiautschou Bugt. I Tsingtau brænder paa N.-Molens Hoved ved Indløbet til Handelshavnen et rødt Fyr og paa S.-Molens Hoved et grønt Fyr. Taagesignal gives paa S.-Molens Hoved med Klokke.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. September 1904. — Det internationale Søretsmøde i Amsterdam. — Danmarks Handelsflaade i 1903. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Oktober Maaned. — Literatur. — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønne til Maling af Bunker- og Lastrum.

Skib til Salg.

Jagt „Charlotte Sophie“, drægtig 21,03 Reg.-Tons, lastende c. 900 Centner, der i flere Aar har besørget Ruten Lübeck-Horsens, kan faas billig til Købs, naar Forretning hurtigt kan ske.

Horsens, den 14. September 1904.

Hans Olesens Eft.

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Sept. 1904.

Dampskibe Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	77— ¹ / ₄	77	77 ¹ / ₄
Danmark		72 ³ / ₄	73
Norden	93 ¹ / ₄	93	93 ¹ / ₄
Kjøbenhavn		71	71 ¹ / ₂
Carl	76	75 ³ / ₄	76 ¹ / ₄
Dannebrog		81	81 ¹ / ₂
Skjold	57 ³ / ₄	58	58 ³ / ₄
Urania	16 ¹ / ₂	16 ¹ / ₂	16 ³ / ₄
Union		80 ³ / ₄	81 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		83 ¹ / ₂	84
Østasiatiske		85 ¹ / ₂	86
Østersøen	90 ¹ / ₂ —91 ¹ / ₂	91	91 ¹ / ₂
Nordsøen		22	30
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		80	90
Cimbria		—	—
Gorm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	62
Inga		—	—
Hejmdal	97	96	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		99	100 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ¹ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		98	99
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₄ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₄	88
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		96 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Øststift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₄	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank	139	139	139 ¹ / ₂
Privatbank	117 ³ / ₄	117 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Landmandsbank		122 ³ / ₄	123
Handelsbank		126 ¹ / ₄	126 ³ / ₄
Grundejerbank	114	114	114 ¹ / ₄
Burm. & Wain		97	98
Helsingørs Jærnsk.	91	90 ³ / ₄	91 ¹ / ₄
Sukkerfabr.		158	159
Bryggeri Aktier	133	132 ³ / ₄	133

Vekselkurser d. 28. September 1904.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.95
London	18.15	18.12
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.40	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. September 1904.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	91.50
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	89.00
5% Mexikanske 1899	102.00
5% Rumænske Stats	100.00
4% — — 1890	88.10

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

„Foren. Dampskibs.“ 48,000, „Norden“ 32,000, „Skjold“ 54,000, „Østasiatisk Komp.“ 28,000, „Hejmdal“ 2,000, „Urania“ 22,000, „Dannebrog“ 44,000, „Carl“ 56,000, „Kbhvn“ 34,000, „Dampsk. af 1896“ 24,000, „Union“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Anna Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsfornæmd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Køb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,
Uddybningsmateriel,
Sandpumpedampere,
Transportpramme og Lægte-
fartøjer, sødygtige og
af enhver Størrelse,
altid disponible.
Bugserdampere, Trawl-
og Hav-Fiskerfartøjer,
Fisketransportfartøjer etc.
udføres fordelagtigt
ved



Ingeniør **ANDR. VANG,** Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

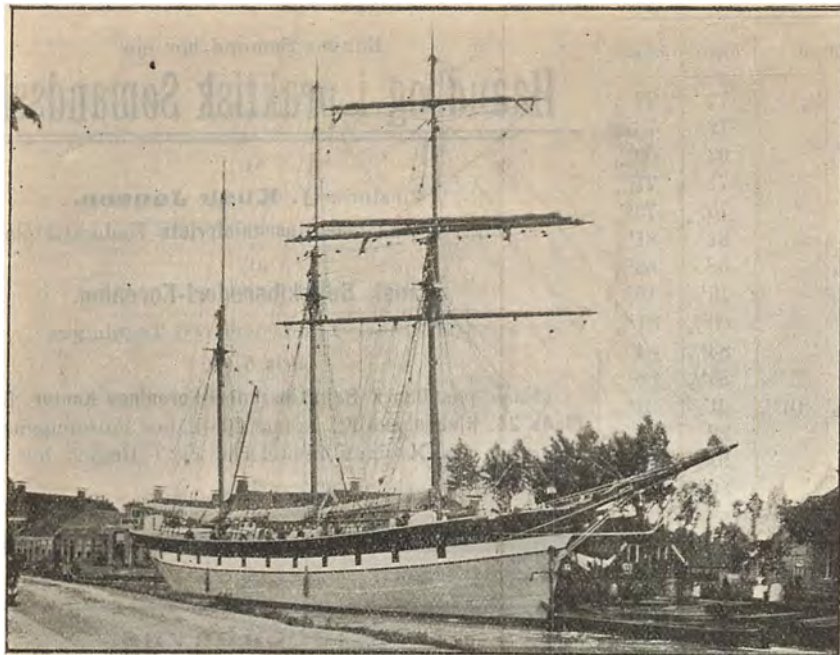
I disse Dage udkommet:

Nautisk Almanak 1905.

Udgiven af **J. A. D. Jensen,**
Navigationsdirektor.

50 Øre.

Faas gennem Bogladerne. **G. E. C. Gad.**



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Mortenshoek, Holland.

Værftet har bygget for dansk Regning i de sidste 4 Aar „Dollar“, „Stirling“, „Dunmore“, „St. Clemens“ og desforuden 2 Nybygninger til Nykjøbing Mors og Skive i Aar, alle 3m. Skonnerter.

Moderate Priser.

Nærmere Oplysninger ved Repræsentanterne for Skandinavien

Herr Mægler F. L. Knakkegaard.

Herr Havnefoged Rasmussen

begge Nykjøbing Mors.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTON COMPANY (Limited).
Telegrams: »ENTRANCE, CARDIFF.»

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

LANDMANDSBANKEN

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*,
3 „ fin Scotch Whisky,
3 „ ægte gl. Madeira.
3 „ rød Portvin,
anbefales til d'vrr. Skibskaptjener

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp- skibe, indgivet med Damp- kran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine- og
Stueure,
Kikkorter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillers samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs- inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Føtvarhandel.
Havnegade 37, Nakskov.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom- pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Skibskokkeskolen i Rønne

paabegynder et nyt 3 Maaneders Kursus den 3. Oktober d. A. Betalingen for Kost, Logi og Undervisning er 50 Kr. om Maanedet. Indmeldelse modtages af

Sagfører Carl Petersen i Rønne.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet,
Toldvæsenet,

Førene Dampskibs Selskab,
Førene Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

CARL RISKA

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riska“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

— DAMPSKIBE —

samt Kontrahering af nye.

Saavel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc. findes stedse paa Haand.

Telegr.-Adr.: „AAGEBRUHN“

AAGE BRUHN

Telefon 9131

Kjøbenhavn K.

Befragtnings-Forretning.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

James Stenstrøm

Skibsmægler- og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** ==



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riveralide Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Firmaet **P. PH. STUHR** Aalborg

Danmarksgade 16

udfører alle Slags Reparationer vedrørende

Skibsmaskiner og Motorer

hurtigt og samvittighedsfuldt.

Telefon 489.

Telegramadresse: „Stuhr“.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Oktober 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftl.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappel.
16, St. Annæplads. Telf. 5602.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaleverflader.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., Kjøbenhavn

KREFELDERS
SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTAAL
FERD. & A. SCHMAHL · KJØBENHAVN

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

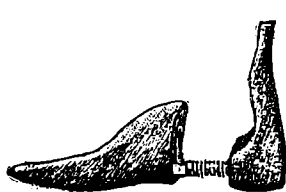
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske Støvleblok „MONOPOL“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:
Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udfører Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver af de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc. To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til

Formanden **Julius Gross,**

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. 1. Sal. C.

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 6. Oktober 1904.

Hvis de politiske Forhold stiller sig saaledes, at der i den nu paabegyndte Rigsdagssamling vil kunne føres en frugtbringende Forhandling mellem Lovgivningsmagtens forskellige Faktorer, da tør man vente, at det længe bebudede Lovforslag om Ulykkesforsikring for Søfarende i den vil blive Genstand for en indgaaende Behandling. I saa Tilfælde vil den Interesse, hvormed man ogsaa fra Skibsfartens Side følger Rigsdagens Forhandlinger, væsentlig samle sig om denne Sag, der i saa høj Grad vedrører baade Rederne, lige fra de store Dampskibsredere til de mindste Sejlskibsredere, og Skibenes Besætninger. Sagens Enkeltheder er der ikke Anledning til at komme ind paa i Øjeblikket, Lejlighed hertil vil i rigt Maal frembyde sig senere. Kun er der Grund til at udtale Haabet om, at saa vel det Lovforslag, der ventes fremsat af Regeringen, som den Behandling, det vil faa i Rigsdagen, maa være præget af de Anskuelse, der fra Skibsfartens Side er gjort gældende med Hensyn til denne Sags Løsning.

Iøvrigt tør man næppe sige, at det er med store Forventninger, Skibsfarten imødeser Rigsdagssamlingen. Tiden har lært den at være beskedene, i hvert Fald at være taalmodig. Aar efter Aar betaler den alle de tre hundrede tusinde Kroner, som det koster at opretholde en Konsulatinstitution, for hvilken Skibsfarten har mindre Brug end nogen anden Næringsvej, og Aar efter Aar arbejder den med et Materiel, som en urimelig Toldskat gør urimelig dyrt. Alle erkender, at disse Forhold burde ændres, men alt bliver dog ved det gamle — ja ikke nok hermed, men Skibsfartens Byrder gøres endog tungere ved nyt Tilsyn med Skibene, forhøjede Lodstakster m. m. Men det Øjeblik maa vel komme, da Lovgivningsmagten begynder at tænke paa vor Skibsfart og at forstaa, at dens saare beskedne Krav om ikke ligefrem af de bestaaende Love at hænges i sin Udvikling maa imødekommes. Vi nærer noget Haab om, at dette Øjeblik vil oprinde i den nu paabegyndte Rigsdagssamling; thi man bør dog ikke kunne tænke sig, at Staten gennem en Lov om Ulykkesforsikring skulde lægge en ny og stor Byrde paa Skibsfarten uden at befri den for i hvert Fald nogle af dem, den nu har.

Skulde Regeringen, hvad vi altsaa haaber, erkende, at Tidspunktet for Foranstaltninger i denne Retning ikke længere kan udskydes, da vil den antagelig i første Række være betænkt paa at søge den faste Konsulatafgift ophævet, blandt andet fordi dette vil være forbundet med færre Vanskeligheder end en Revision af de Toldbestemmelser, der vedrører Skibsfarten. Vi tror derfor, at de Forhaabninger, Skibsfarten kan nære med Hensyn til Rigsdagssamlingen, nærmest maa samle sig herom. Det synes jo ogsaa, at Finansministeren har opgivet Haabet om at gennemføre den lille partielle Toldreform, der skulde formindske Tolden paa Skibe og paa Materialer til Skibsbygning. Vi vilde dog finde det rimeligt, om Ministeren sagde, at alle gode Gange er tre, og forsøgte endnu en Gang. Det var dog muligt, at han kunde overbevise det Flertal i Landstinget, der sidst stansede hans Lovforslag, om det uforsvarlige i vedblivende at holde sin Haand over de ganske faa industrielle Virksomheder, der i Ly af den her omtalte Toldbeskyttelse igennem en lang Aarrække har tjent

store Penge, medens Skibsbygningsindustrien med dens Tusinder af Arbejdere samtidig stilles vanskeligt i Konkurrencen med Udlandet og berøves de Udviklingsmuligheder, den har. Skal den og Skibsfarten afvente en almindelig Toldrevision, saa kan man vel nok spaa dem, at de kommer til at vente længe.

Med disse Forventninger ser man vistnok fra Skibsfartens Side Rigsdagens Arbejde paabegyndt. Til Foraaet kan man saa gøre op, hvor mange af dem, der er slaaet til.

Redere og Mæglere har længe beklaget sig over de lidet tilfredsstillende Dokforhold i West Hartlepool, skriver „Shipp. Gaz.“; men i én Henseende er der dog nylig bleven indført en væsentlig Forbedring af North-Eastern Jærnbaneselskabet. Vi sigter hermed til den overordentlig hurtige Ekspedition, som trælastede Dampere er Genstand for. Tidligere var det Sædvane, at Skibe med Trælading lossede Lasten paa Kajen, der som Følge heraf i Almindelighed blev overfyldt i Løbet af nogle faa Uger efter Østersøsesæsonens Begyndelse, og dette førte atter til, at senere Dampere ofte maatte vente i flere Dage paa at faa Losseplads. Dette er nu fuldstændig forandret ved Indførelsen af et fortrinligt System for elektriske Kraner, der tilmed er bleven væsentligt forøget under den nuværende Sæson. Herved har man gennemført, at Dampere, der lossere deres Ladninger og da navnlig Propsladninger i denne Havn, opnaar en Ekspedition, der i hvert Fald staa fuldt paa Højde med hvad der opnaas i andre Havne paa Englands Nordøst-Kyst.

Det er i Forbindelse med ovenstaaende værd at lægge Mærke til, at Damperen „Everest“, som ankom til West Hartlepool fra Jacobstad for knap fjorten Dage siden, udløste sin Ladning, bestaaende af 980 Kubikfavne Pit Props, hvad der svarer til 1,200 St. Petersborg Stds., i Løbet af $3\frac{1}{2}$ Arbejdsdag uden saa meget som en Times Overarbejde. Naar man erindrer, at en saadan Ladning bestaar af over en Million Props, maa det indrømmes, at der her er udført et særdeles godt Stykke Arbejde. Dette Tilfælde er imidlertid ikke nogen Undtagelse, idet Dampere med Props- og andre Træladninger har opnaaet ganske lignende Ekspedition, medens der ikke paa noget Tidspunkt af Sommeren har været set nogen Overfyldning af Dokkerne, og dette betyder saa meget mere, fordi Importen af Trælast kun har en saa kort Sæson. (Shipp. Gaz.)

Fungerende Fuldmægtig i Landbrugsministeriet, Cand. jur. B. S. Friis, er under 28. September udnævnt til Assessor i Viborg Overret.

Den ny Overretsassessor, hvis Navn vil være kendt af de fleste yngre Navigatører i Anledning af de Bøger, han har udgivet vedrørende Undervisningen i Søret og Handelsvidenskab, har i en længere Aarrække været knyttet til Kjøbenhavns Navigationsskole, hvor man nu ved hans Overtagelse af sit ny Embede dybt vil beklage Tabet af en omhyggelig og anerkendt dygtig Lærer.

Lodsforholdene paa Kristianiafjorden. Det hænder, skriver „Norges Sjøfartst.“, at Skibsførere, der er bestemte til Kristianiafjorden, undlader at tage Lods ude til Søs, selv om en saadan har præjet Skibet, fordi

Kaptajnen har anset det for tidsnok at tage Lods ved Færder, hvor man nu stedse kan faa saadanne.

Den første Lods, der tilbyder sig for Distriktet, har imidlertid i et saadant Tilfælde Krav paa Lodspenge, selv om hans Tjeneste ikke benyttes, og tager man derfor først senere Lods, maa der betales dobbelte Lodspenge.

Der er i disse Dage i Kjøbenhavn stiftet et nyt Dampskibsselskab under Navn af Dampskibs-Aktieselskabet Progress med en Kapital af 1,400,000 Kr. til Bygning af fire ny Fragtdampere. Bestyrelsen bestaar af Etatsraad Georg Bestle, Grosserer Axel Goldschmidt af Firmaet D. B. Adler & Co., Direktør for Svitzers Bjærgningsentreprise, Kapt. Otto Heckscher og Direktør P. M. Tegner.

Forretningsfører er Skibsmæglerfirmaet Holm & Wonsild.

Selskabet vil, efter hvad vi erfarer, bygge fire Dampere, to paa 2,400 Tons og to paa 1,200 Tons.

Oprettelse af Stormvarsel-Stationer. Marine-ministeriet meddeler, at d. 15. Oktober vil der i Esbjerg, Frederikshavn, Aalborg, Aarhus og Odense blive oprettet Stormvarsel-Stationer i den Hensigt, efter telegrafiske Meldinger fra „Det meteorologiske Institut“ i Kjøbenhavn, saa vidt muligt at give Publikum Underretning om Storme, som nærmer sig.

Vi henviser iøvrigt til omstaaende Meddelelser under „Efterretninger for Søfarende“.

I vort Nummer for 14. Juli d. A., i hvilket vi refererede Viborg Overrets Dom i Sagen mellem Skibsfører J. Stoffer og Aktieselskabet Aalborg Oljemølle angaaende Spørgsmaalet „Frit til og fra Borde“, meddelte vi et Forlydende om, at denne Sag af Foreningen af jyske Kornimportører vilde blive appelleret til Højesteret.

Efter hvad der nu meddeles os fra Aalborg, har den nævnte Forening foranstaltet Sagen indanket for Højesteret.

Skibsprovianteringshandler Charles Hvilson, Indehaveren af „Kjøbenhavns Skibssalgsbureau“, hvis Navn sikkert er velkendt blandt en stor Del af „Dansk Søfartstidendes“ Læsere, holdt d. 1. ds. 25 Aars Forretningsjubilæum.

Finansloven og Skibsfarten.

I Folketinget forelagde Finansministeren d. 4. ds. Finanslovsforslaget for det kommende Finansaar. Vi ud-drager de Punkter af det, der har Interesse for Skibsfarten.

Statens Indtægt af Konsulatafgiften anslaaes til 329,000 Kr., den samlede Udgift til Konsulatvæsenet til 394,000 Kr., heraf 30,000 Kr. til Søfolks Hjemsendelse.

Til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed foreslaas 1,000 Kr. Udgifter i Henhold til Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. anslaaes til 8,000 Kroner.

Til et nyt Staaldampskib til Besejlingen af de grønlandske Kolonier foreslaas som sidste Bidrag 195,000 Kr. Efter udskrevet Konkurrence mellem 3 danske og 1 svensk Skibsbyggeri er et Tilbud fra

Burmeister & Wain paa 369,000 Kr. for Levering af Skrog med Maskine, fast Inventar og Rundholter antaget.

Til Opmudring i Limfjorden foreslaas 70,000 Kr. og til Aalborg Havn som Vederlag for Vedligeholdelse af Sejllobbet over Hals Barre 25,000 Kr.

Under Lodsvæsenet foreslaas Posten til Understøttelser til Lodser og disses Efterladte forhøjet med 2,590 Kr., idet det har vist sig, at den paagældende Bevilling ikke er stor nok til paa fyldestgørende Maade at yde Hjælp, hvor denne tiltrænges; dette gælder særlig for en Del gamle, afgaaede Lodsers Vedkommende, men endnu mere med Hensyn til de mange økonomisk yderst uheldigt stillede Lodsenser.

Til Signalering af Vandstanden i Drogden foreslaas 520 Kr. Hertil bemærkes, at der siden 15. Maj 1904 ved Dragør og ved Nordre-Røse Fyr har været etableret Natsignaler for Vandstanden i Drogden, hvortil der længe har været Trang, idet Lodserne uden disse vanskelig kan føre meget dybtgaaende Skibe gennem Drogden om Natten.

Til Anbringelse af Motorer i Lods fartøjer foreslaas 15,000 Kr. De Fordele i Henseende til Hastighed, Styreæвне og Uafhængighed af Vindforholdene, som Motorbaadene byder, finder man at burde tilføre Lodstjenesten, for derved at imødekomme Søfartens stigende Krav til hurtig og sikker Lodsbetjening. Man har derfor i de senere Aar paabegyndt Indsættelse af Motorer i enkelte Lodsbaade, og efter de indhøstede Erfaringer mener man nu det Tidspunkt kommet, hvor man kan iværksætte en mere systematisk Indførelse af Motorer i Lods fartøjer.

Til Forlængelse af Bølgeskærmene ved Odense Gab foreslaas 2,300 Kr., idet det har vist sig, at den i 1901 opførte Skærm ikke er tilstrækkelig beskyttende for Odense Fjords Lodseris Baade, navnlig ikke mod Isdrift. Disse uheldige Forhold vil kunne afhjælpes ved at forlænge Bølgeskærmens SØ. Ende 10 løbende Fod og give NV. Enden en Tilbygning af 30 Fod.

Til Udgivelse af en ny (6te) Udgave af Den danske Lods foreslaas 7,500 Kr., idet 5te Udgave, der udkom i 1899 i 1,000 Eksemplarer, kan ventes udsolgt i Løbet af indeværende Finansaar.

Under Fyrvæsenet foreslaas som Restbeløb til et Fyranlæg ved Hyllekrog bevilget 17,000 Kr. — Til et nyt Fyrapparat til Skagen Fyr søges bevilget et Restbeløb af 10,000 Kr. — Som Restbeløb til et nyt Fyrapparat og Lanterne til Gjedser Fyr foreslaas bevilget 22,000 Kr. — Til et nyt Fyranlæg med Taagesignal ved Kjels Nor søges som Restbeløb bevilget 104,000 Kr. — Til Forandring af Nordre-Røse Fyr, der ialt vil andrage 21,000 Kr., søges 10,000 Kr. som første Bevilling. Hertil bemærkes, at man ved at omdanne dette Fyr til Vinkelfyr og samtidig forstærke det vil lette Sejladsen gennem Drogden og Hollænderdybet betydeligt. I Fyret kan der nemlig indlægges Sejlvinkler gennem Hollænderdybet, og da Fyret ligger to Kml. nærmere herved end Dragør Ledefyr og faar større Lysstyrke, vil det i usigtbart Vejr slaa meget bedre igennem end de nævnte Ledefyr, over hvis Mangel paa Lysstyrke der ofte klages. Endvidere vil der i Fyret kunne indlægges Sejlvinkler gennem selve Drogden og Farevinkler over Grundene paa Amager og Saltholmsiden, hvad der særlig for krydsende Sejlskibe vil være til stor Lettelse. Naar Nordre-Røse Fyr er forandret paa den anførte Maade, vil Dragør Ledefyr kunne nedlægges, hvad der betyder en aarlig Besparelse af c. 4,000 Kr.

Som første Bevilling til et Fyranlæg ved Nørre Lyngvig søges 34,000 Kr.; ialt skal Fyret koste 135,000 Kr. Der har ofte været andraget om Anlæg af et Fyr paa den lange ubelyste Strækning mellem Bovbjerg og Blaa vandshuk Fyr, og de der indtrufne Strandinger viser ogsaa, at der er Trang til et Fyr paa

denne Kyst, selv om det maa siges, at omhyggeligt navigerede Skibe vilde kunne undvære et saadant. Efter at Fiskeriet Nord for Horns Rev er tiltaget saa betydeligt, vil det anførte Fyr tillige blive til Gavn for et meget stort Antal Fiskekuttere.

Til et Baakefyr ved Kobbergrund, der ialt skal koste 38,000 Kr., søges 12,200 Kr. som første Bevilling. Det bemærkes hertil, at Kobbergrundens Fyrskib ikke yder tilstrækkelig Nytte i Forhold til de betydelige Udgifter, det medfører, hvorimod et Fyrskib udlagt ved Østre Flak i Kattogat vil være til stor Lettelse for Besejlingen af Kattogat Vesterrende sønden for Læsø-Rende, hvor Strømsætning og Mangel paa Belysning i høj Grad vanskeliggør Sejladsen. Det foreslaas derfor at erstatte Kobbergrund Fyrskib med et Baakefyr, for at Fyrskibsstationen derefter kan forlægges til Østre Flak.

Til Opførelse af en Baake ved Løgstør, der skal tjene til Bagpunkt i Ledelinjen gennem den gravede Rende over Løgstør Grunde foreslaas 2,500 Kr. og til Udgivelse af en ny Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande foreslaas 1,100 Kr.

Til „Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne“ foreslaas et Tilskud af Statskassen paa 1,000 Kr. aarlig i 5 Aar. Den nævnte Forening har oprettet Hjem i Hull, Liverpool og Marseille, der kan afgive Logis til henholdsvis 25, 25 og 30 Sømænd, desuden støtter den et tidligere oprettet Hjem i Rotterdam. Hvert Hjem hører under en lokal Komite med en af de paa Stedet værende skandinaviske Konsuler i Spidsen. Hjemmene har været godt besøgt, og der er skaffet Hyre til et stort Antal Søfolk og hjemsendt et betydeligt, opsparet Hyrebeløb. Den svenske Regering har bevilget Foreningen 1,000 Kr. aarlig i 5 Aar og det norske Storting har bevilget den 1,500 Kroner.

Losning af Trælaster i England.

Dette Spørgsmaal, der er af saa stor Betydning ogsaa for danske Redere og Skibsførere, gøres i „Nordisk Skibsrederforenings“ Cirkulære for September til Genstand for fornyet Behandling i Anledning af en i England afsagt Dom, der paany dokumenterer den rettløse Stilling, i hvilken Rederne paa dette Omraade befinder sig. Den afsagte Dom, der angik Losning af Trælaster fra norsk S/S. „Pluto“, refereres gennem Dommerens Udtalelser saaledes:

Denne Sag illustrerer paa samme Maade som den sidste Trælaster-sag, der var for mig, den uheldige Tendens, Folk har til ikke at ordne deres Affærer paa en rimelig og forretningsmæssig Maade, inden de giver sig til at procedere om dem.

I den sidste Sag var der en Fordring for manglende Last; der var ikke bleven afholdt nogen gensidig Tælling. Ganske vist havde Skibet overhovedet ikke taget noget Tal, da Ladningen udløssedes, men Sagen er den, at Godset den Gang blev losset lige fra Skibet i Jærnbanevogne, og at det letteste kunde have været talt, naar Vognene var blevet lastede. I hin Sag forsømte de det, og nogen gensidig Tælling fandt ikke Sted, saaledes at Sagen kom ind her for Retten, og jeg havde at afgøre paa Basis af Vidneforklaringer, om jeg vilde tage for godt det Tal, som senere var taget af Købmanden, lang Tid efter og efter, at Lasten havde været udsat paa en offentlig Plads gennem et betydeligt Tidsrum. Jeg sagde, at jeg ikke efter Vidneforklaringerne kunde tage det for godt.

Her har vi nu igen Lasten anbragt ved Skibets Side; nogle af Besætningen om Bord paa Skibet forsøgte at tælle den, eftersom den kom i Land. Jeg formener, at den Vidneforklaring, som Købmandens eget Vidne afgav, viser, at Lasten kom ud af Skibet med en Hurtighed af 4,000 Stkr.

pr. Time, og at tre Mand ved de fire Luger, hvor Lasten kom ud, holdt Tallet i deres Hoveder op til 20 og derpaa gjorde et Notat. Klageren gør gældende, at dette er nøjagtig Tælling, men endskønt Folkene gjorde det saa godt, de kunde, saa er det ikke nogen tilfredsstillende Maade at tælle paa.

I dette Tilfælde blev Lasten anbragt paa Kajen, og vi har hørt at Dokken er afspærret, og at Adgang til Pladsen er vanskelig, saa at det vilde være meget vanskeligt paa uretmæssig Maade at faa bortfjernet saadant noget som 6 Tons Last. Da Skibet var afsejlet, talte Indstævnte Ladningen; der er ikke nogen her, der er beskyldt for at have foretaget noget uhæderligt, hverken paa den ene eller den anden Side. Købmanden har gjort et Forsøg paa at tælle Lasten, da den blev anbragt paa Jærnbanevognene, og han kan have begaaet en Fejl, men det er ikke saa sandsynligt, at der er begaaet nogen Fejl, fordi han havde Tid til at tælle; men enhver, der tæller med en Hurtighed af 4,000 Stkr. i Timen, er udsat for at begaa en Fejltagelse. Naturligvis, imellem Tidspunkterne for de to Tællinger var der en alvorlig Mulighed for, at der kunde være stjaalet af den Last, der var losset ud fra Skibet.

Jeg er af den Formening, at Forsøget paa at tælle Lasten ikke blev gjort paa en forretningsmæssig eller rimelig Maade. Efter min Mening vilde det have været forretningsmæssigt, at begge Parter havde talt Lasten den Gang, den blev losset fra Skibet, i Stedet for at gøre et meningsløst Forsøg paa at tælle den, eftersom den lossedes til Skibets Side. I Stedet herfor skulde to Mænd, en fra Købmanden og en fra Skibet, gaaet og set Ladningen, medens den var stablet, og talt den og overbevist sig om, hvor meget der var, sandsynligvis med det Resultat, at der kun vilde have været en Forskel paa nogle faa Stykker, som da let kunde ordnes.

Med Hensyn til, hvad jeg anser for en passende Maade at gaa frem paa ved Tællingen, saa tror jeg, at Parterne den næste Morgen, efter at Skibet havde fuldendt sin Losning, skulde have eftersat Lasten og blevet enige om, hvor meget der var. I ingen af disse Sager, som har været forelagt mig, gik de frem paa denne Maade.

I den første Sag mener jeg, at Købmanden ikke førte det Bevis, som paahvilede ham, nemlig for at der havde været en Manko, men naar jeg tager Hensyn til den Maade, hvorpaa man gik frem i nærværende Sag, saa tror jeg, at Købmanden har bevist, hvad han skal. Jeg har allerede sagt, at ingen Part har mistænkt den anden for Bedrageri. Købmanden havde den bedste Lejlighed til at tælle, og det fremgaar af Sagen, at Jærnbanekompagniet kontrollerede Købmandens Tal, og jeg er derfor af den Formening med Hensyn til det foreliggende faktiske Spørgsmaal, at Købmanden i dette Tilfælde paa tilfredsstillende Maade har overbevist mig om, at hans Tælling var den korrekte Tælling, og Købmanden maa derfor vinde denne Sag.

Til denne Dom knytter „Nordisk Skibsrederforenings“ Cirkulære følgende Bemærkninger, der fortjener særlig Interesse paa et Tidspunkt som det nærværende, da Købmændene paakalder Lovgivningens Beskyttelse mod de Overgreb, de mener at være Genstand for fra Redernes Side:

Denne Dom er ikke meget opmuntrende for Rederne; den stadfæster, hvad mange maaske tidligere vil have erfaret, at Rederne faktisk er i Købmændenes Hænder, naar disse agter at rejse noget Krav for Manko, som de paastaar at have forefundet ved Udlosningen, og det er visselig ikke uden Grund, at „Pluto“s Rederi, da det havde gjort sig bekendt med denne Dom, udtalte, at det ikke kunde indse, at der var andet at gøre fremtidig i saadanne Tilfælde end at rette en Tak til Modtagerne, fordi de havde ladet sig nøje med at tilbageholde et saa forholdsvis lidet Beløb af Fragten.

Det viser sig stadig mere og mere, at Rederne i Virkeligheden staar næsten værgeløse overfor disse Krav. Saafremt det var den anden Part, der var udsat for saadan Behandling, skulde vi snart høre Raab om Tvangs-

lovgivning, men det er nu ikke Redernes Maade at tage den Slags Sager paa. Som bekendt rejser Modtagerne meget ofte disse Krav Uger eller Maaneder efter, at de har taget Lasten i Besiddelse; om Købmandens Kunde, til hvem han havde solgt Lasten, tillod sig at fremkomme med Reklamationer Maaneder efter, at han havde faaet Varerne i Behold paa sit Lagerrum, saa skulde vi høre en anden Tale fra Købmændenes Side.

Da dette Spørgsmaal drøftedes paa vor sidst afholdte Generalforsamling, fremhævede Bestyreren, at her ikke forelaa noget retsligt Spørgsmaal, men alene et faktisk, og det var Grunden til, at det stadig dukkede op igen.

Dommen i „Pluto“s Sag viser, at det overhovedet ikke er muligt paa Forhaand at danne sig nogen Mening om Udfaldet af en Proces i et saadant Tilfælde. Rederiet kan have alt sit paa det rene, Lasten kan være talt ind saa omhyggelig som muligt, saaledes som det faktisk skete med Hensyn til „Pluto“s Last, og dog kan Rederiet tabe sin Sag, fordi den specielle Dommer, der skal afgøre Sagen, har nogle ganske ejendommelige Begreber om Vanskeligheden ved at tælle en saadan Last. Der var 3 Mand til at tælle Proppen ved Udlosningen, og det fremgaar af Vidneforklaringen, at de var placerede saaledes, at ingen af de Arbejdere, som bar Lasten ind paa Kajen, kunde komme udenom dem; de maatte passere de 3 Tællere, som altsaa havde den Opgave at tælle en Last, der blev losset med en Hurtighed af omtrent 4,000 Stykker i Timen; det skete paa den Maade, at de talte 20 Props ad Gangen og saa gjorde Notater i deres Bøger.

Det lader til, at Dommeren har fundet, at man ikke har kunnet stole paa en Tælling, naar der saaledes blev talt til 20 ad Gangen, inden der blev sat et Mærke i Tallybøgerne. Dommeren fandt det ogsaa umuligt for 3 Mand paa betryggende Maade at tælle en Ladning Props, der lossedes med en Hastighed af 4,000 i Timen, hvilket giver omtrent 1 Props hvert 3dje Sekund pr. Mand, hvilket dog ikke skulde synes at være uoverkommeligt for et voksent Menneske i normal Tilstand, selv om han ikke besidder nogen særlig matematisk Begavelse.

Dommeren udtaler som sin Formening, at den mest forretningsmæssige og praktiske Maade at arrangere Sagen paa, vilde have været at tælle Lasten ved gensidig Tælling, medens den stod opstabled i Dokken. Dommeren synes saaledes at have været af den Anskuelse, at det er lettere at tælle 30,000 Props, naar de er opstabled paa Kajen, end naar de bæres bort paa Arbejdernes Skuldre 2 eller 3 ad Gangen. Hvorledes saadan Tælling kan foregaa under Opstablingen, forstaar vi ikke, men hvis det har været Meningen, at det skal opsættes, indtil Lasten køres bort i Jærnbanevogne, saa skønner vi ikke rettere, end at Rederne maa have Vagt gaaende ved Lasten; skal Rederne interessere sig for, hvad der sker med Lasten, efter at den har forladt Skibets Kontrol, er man i det hele taget inde paa en Skraaplan, og det bliver vanskeligt at overskue, hvor man glider hen, især naar man ikke har nogensomhelst Garanti for, naar og hvor det konvenerer Købmanden at foretage Tælling. Der foreligger mangfoldige Eksempler paa, at Købmanden har kørt Lasten Mile bort og derefter foranstaltet Tælling med Krav paa Manko o. s. v., og Konsekvensen vil altsaa blive den, at Skibet maatte have ansat et Par Rejsende til at følge med og passe paa, hvor Lasten ekspederes hen og anbringes.

Da dette Spørgsmaal drøftedes paa sidste Generalforsamling, gjorde Formanden opmærksom paa, at det hændte, at Rederne mod et ringe Afslag i Fragten slap for at have Ansvar for Tallet; saa vidt vi véd, gælder dette kun for skaaren Last fra Østersøen og ikke for Props; men da det, saa vidt vi kan se, er det eneste sikre Middel mod disse evindelige og irriterende Mankokrav, vilde det være i høj Grad ønskeligt, om denne

Ordning efterhaanden kunde blive almindelig og udvidet til at omfatte ogsaa Props- og Sleeperslaster og deslige.

Literatur.

J. A. D. Jensen: Lærebog i Navigation, II Afdeling, omfattende Kravene til den udvidede Styrmandseksamen. Udgiven med Marineministeriets Understøttelse. Kjøbenhavn 1904. 104 Sider. G. E. C. Gads Forlag.

Da vi i sin Tid anmeldte første Del af Navigationsdirektørens Lærebog i Navigation, der omfattede Kravene til den almindelige Styrmandseksamen, kom vi, som det maaske vil erindres, til det Resultat, at det paagældende Arbejde absolut ikke tilfredsstillede de Fordringer, man maatte stille til en Lærebog. Vi begrundede dette Standpunkt, idet vi fremdrog et stort Antal Eksempler (om end kun en beskedn Del af hvad der med Rette kunde fremdrages) og derigennem paaviste dels en stor Mængde positive Fejl og dels, at Forfatteren havde tilsidesat Hensynet til dansk Sprog, Logik og Pædagogik i en meget betænkelig Grad.

Saa meget mere glæder det os derfor at kunne konstatere, at den nu foreliggende anden Afdeling virkelig betegner nogen Fremgang i flere Henseender, om end ikke i den Grad, som man kunde have ønsket og vel endog været berettiget til at vente i Betragtning af det lange Tidsrum, der hengik mellem Udsendelsen af de to Bøger.

Sproget er saaledes gennemgaaende bedre og mere løtflydende, og enkelte Afsnit, f. Eks. „Storcirkelsejlads“, er efter vort Skøn i det væsentlige godt behandlet.

Forfatteren har inddelt sit Stof i syv Afsnit, nemlig: Forskellige nautiske Instrumenter, Deviationslære, Efterkompensation og Deviationsundersøgelse ved Deflektoren, Storcirkelsejlads, Planeterne og Maanen, Observationer ved Planeterne og Maanen samt Maanedistancer. Vi skal i det følgende anføre en Del af de Indvendinger — forøvrigt af højst forskellig Betydning — mod Bogen, som vi er kommet til.

Pag. 1, ved Omtalen af Lord Kelvins Kompas, nævner Forfatteren, at de otte Magnetnaale er anbragte som Trin i en Rebstige mellem to parallelle Silketraade. Paa Figuren, som der samtidig henvises til, findes disse parallelle*) Traade imidlertid pudsigt nok ikke, hvad der iøvrigt ikke er saa mærkeligt, da Naalene i Kelvins Kompas er ulige lange, og de omtalte Traade plejer at forbinde Enderne af Naalene. Længere nede paa samme Side nævnes blandt de Fordele, som dette Kompas besidder, Rosens ringe magnetiske Moment, hvad der maa bibringe Læseren den Forestilling, at jo ringere Moment et Kompas er i Besiddelse af, desto bedre er Kompasset, hvilket dog næppe kan være Forfatterens Mening, rent bortset fra at Begrebet „magnetisk Moment“ ikke findes defineret noget Steds. Pag. 6, Rungs Batometer, anføres at Maalerøret aflukkes og sættes i Forbindelse med Maalekammeret, saa snart Indhalingen af Apparatet begynder. Dette er galt, thi Tidspunktet for Indhalingen er uden Betydning i denne Forbindelse, det er det Øjeblik, da Apparatet støder mod Bunden, det kommer an paa. Pag. 7: „Enden af Lodlinen splødes i den Hampestop, som findes i Batometrets Hovedstykke“. Vi mindes ikke at have set en Lodline anbragt paa denne Maade, og vi tvivler meget om, at nogen af „Dansk Søfartstidendes“ Læsere bærer sig saaledes ad med at fastgøre et Lod til en Lodline. Ved Omtalen af Clausens Kontrol-Dybdemaalgar For-

*) Udhævelserne er overalt foretaget af os.

fatteren vistnok lidt for vidt ved at sige, at der haves en sikker Kontrol for Resultatets Rigtighed, idet de to Skalaangivelser skal stemme sammen, saafremt alt er i Orden. En umiddelbart derefter fremsat Paastand om, at Vandet fra Dybdemaalers Maalerør ikke kan løbe over i Tilløbsrøret, selv om Apparatet under Indhivningen kommer til at ligge vandret eller endog bliver vendt paa Hovedet, er i afgjort Strid med simple fysiske Sætninger. Pag. 12 taler Forfatteren om Kompassets Ophængning (altsaa Ophængningen i dobbelt Balance), hvor der menes Kompassrosens Ophængning. Samme Side kommer Forfatteren til følgende Udtryk for Halvcirkeldeviationen $B \cdot \sin k + C \cdot \cos k$ og fortsætter: „Paa Kursen Øst og Vest ($k = 90^\circ$ og 270°) er $\sin k = \pm 1$, og $\cos k = 0$. Det hele Led bliver altsaa lig B; det vil sige, at B er Halvcirkeldeviationens Størrelse paa Kursen Øst*.“ Nej! Det hele Udtryk bliver ikke B, men $\pm B$, naar $\sin k = \pm 1$, og det betegner efter vort Skøn en ganske forfejlet Pædagogik, naar man indfører positive og negative Tal for umiddelbart derefter at forlade Konsekvenserne deraf. Den samme Anke kommer igen flere Steder. Pag. 14: „I vel opstillede Kompasser er λ i Reglen fra 0,7 til 0,9“. For det første er det meget daarligt Dansk at skrive λ i et Kompas, men for det andet anføres det Pag. 25, oven i Købet med Henvisning til det første Sted, at λ for et godt opstillet Kompas i Reglen er 0,9. Pag. 16, hvor Forfatteren gør Rede for Deviationens Beregning ved Hjælp af Koefficienterne, læses følgende: „Beregningen udføres lettest i skematisk Form, og de enkelte Led udtages af en Tabel over retvinklede Trekkanter (Siden c eller b er et Led henholdsvis med sin eller cos, naar a er den paagældende Koefficient og $\angle C$ efter Omstændighederne Kursvinkelen eller den dobbelte Kursvinkel, regnet fra Nord eller Syd).“ I sproglig Henseende er Indholdet af denne Parentes ret uhyrligt, og vi tvivler om, at den Læser, der ikke i Forvejen er inde i Sagen, overhovedet vil kunne finde ud af den. Pag. 18: „Eftersom Halvcirkeldeviationen skyldes baade den faste Magnetismes vandrette Komposant og den flygtige Magnetismes lodrette Komposant“. Vi sammenligner dette med første Afdeling, hvor vi Pag. 32 finder følgende: „Ligesom ved Jordmagnetismen tænker man sig Skibsmagnetismens samlede Virkning opløst i en vandret og en lodret Komposant og disses Skæringspunkt henlagt til Kompassets Midtpunkt. Det indses da, at saa længe Skibet ligger paa ret Køl, vil blot den vandrette Komposant kunne fremkalde Deviation“. Unægtelig synes den „lodrette Komposant“ at spille en noget forskellig Rolle, eftersom det drejer sig om den almindelige eller den udvidede Styrmandseksamen.

Pag. 22 ophæves Krængningsfejlen ved en eller flere Staal magneter lodret under Kompassrosens Midtpunkt — er der flere, maa de være anbragt i hinandens Forlængelse. Hvorfor maa disse Magneter nødvendigvis være anbragt i Forlængelse af hverandre? Almindeligvis ser man dem netop anbragt ved Siden af hverandre. Pag. 26 defineres λ som „Forholdet mellem Jordmagnetismens Horisontalkraft paa Kompasset om Bord og i Land“ — en Definition, der i Virkeligheden fuldt ud berettiger Læseren til at slutte, at λ altid maa være lig 1. Umiddelbart derefter defineres Deflektorens Normalindstilling som den Stilling, hvor Magneterne har „en saadan indbyrdes Afstand, at de, naar Instrumentet er anbragt paa Kompasset, virker lige saa stærkt paa Kompassaalene som den horisontale Del af den jordmagnetiske Kraft divideret med $\sin 45^\circ$ — men i det derefter følgende Udtryk staar meget rigtigt $\frac{\lambda H}{\sin 45^\circ}$ og ikke $\frac{H}{\sin 45^\circ}$, som man maatte vente efter den urigtige Tekst.

Ogsaa Kapitlet Storcirkelsejls, som vi berørte ovenfor, rammes af enkelte Indvendinger. Hvad nytter

saaledes en iøvrigt tiltalende matematisk Fremstilling, som i Virkeligheden gaar ud over Fordringerne i Matematik til Styrmandseksamen. Pag. 31 taler Forfatteren om Storcirkellinjens Maksimumspunkt — vi vilde langt foretrække Ordet Maksimumsbredde-Punkt, thi hvad betyder i Grunden Maksimumspunkt uden netop i Forbindelse med et Koordinatsystem, og Ordet Maksimumsbredde-Punkt fremhæver netop denne Forbindelse og gør det umuligt for Eleven at tage fejl.

„Planeterne og Maanen“ er efter vor Mening meget stedmoderligt behandlet. Naar Anordningen angaaende Kravene til den udvidede Styrmandseksamen fordrer: „Nærmere Kendskab til Maanens og Planeternes Bevægelse i Solsystemet samt til deres tilsyneladende Bevægelse paa Himmelkuglen“, saa er det, Forfatteren byder, absolut for lidt. Det er ganske sandt, at man udmærket godt kan navigere uden dette „nærmere Kendskab“, men nu fordres det en Gang, og selv om dette ikke var Tilfældet, vilde vi dog af rent pædagogiske Grunde anse det for heldigst at beholde det. Vi har dog ogsaa andre Anker mod dette Afsnit.

Det er saaledes lidt for „umiddelbart“, naar Forfatteren Pag. 38 definerer Ekliptikas Poler som — Ekliptikas Poler. Eller følgende (Pag. 38): „Længdecirkellinjer er halve Storcirkellinjer mellem Ekliptikas Poler, vinkelrette paa Ekliptika“. Man fristes uvilkaarlig til at spørge, om der da ogsaa findes halve Storcirkellinjer mellem Ekliptikas Poler, der ikke er vinkelrette paa Ekliptika. Pag. 39 søger Forfatteren indirekte at hævde, at Jorden ikke er nogen Planet. Et Par Citater vil vise dette: „Ligesom i Jordbanen kaldes ogsaa i Planeters Baner“, „Fig. 15 viser Rækkefølgen af Planetbanerne og Jordbanen“.

Pag. 40: „En Planets Bevægelse kan ogsaa siges at være direkte, retrograd eller stationær i Forhold til Solen, efter som de to Himmellegemers Længdeforskel er tiltagende, aftagende eller uforandret“. Dette gælder kun med et meget væsentligt Forbehold — som ikke findes. Som det staar, er det galt, thi hvis Planeten sidder Vest for Solen, gælder det stik modsatte.

Pag. 44 siger Forfatteren, at Lysstraalerne fra Solen kan betragtes som parallelle gennem hele Maanebanen paa Grund af den betydelige Afstand og Solens Størrelse. Denne sidste Grund kunde vistnok med Fordel være udeladt. Pag. 49: „Planeterne kan, naar de er i Konjunktion med Solen, have to øvre Kulminationer paa én Dag“. Hvorfor nævner Forfatteren ikke hvad Slags Dag, der menes; der er saa meget mere Grund til at gøre dette, som der i den foregaaende Linje er Tale om en Planetdag.

Pag. 50 indskærper Forfatteren, at to Kulminationsklokkeslet begge skal være angivet borgerligt, naar man søger Forskellen imellem dem — kunde de da ikke ogsaa begge være angivet astronomisk? Pag. 55 anbefaler Forfatteren meget rigtigt at anvende Søuret ved Bestemmelsen af de Klokkeslet, til hvilke Maanens Rektascension og Deklination skal udtages, men tilføjer: „forudsat at man kan stole paa Søurets Stand og daglige Gang“. Dette lyder lidt mærkeligt, thi kan man ikke stole saa meget paa Stand og Gang, at man kan udtage astronomiske Elementer ved Hjælp af Søurets Angivelser, hvad skal man saa overhovedet med et saadant? Pag. 57 anføres om en Rettelse, der skal anvendes paa Maanens Deklination, at den er afhængig af Deklinationsforandringer i én Time og af Længden. Det lyder underligt, at denne Rettelse netop er afhængig af Forandringen i én Time, er den da ikke lige saa vel afhængig af Forandringen i en hvilken som helst Tidsenhed?

Hvad vi her har anført, vil formentlig være tilstrækkeligt til, at man kan danne sig et Skøn over Arbejdets Karakter. Det forholdsvis Antal af haandgribelige Fejl er — i Modsætning til første Del — betydeligt

*) Udhævet ogsaa af Forfatteren.

reduceret, men der er endnu altfor meget tilbage af den Skødesløshed navnlig med Hensyn til mer eller mindre korrekte Udtryk, der kendetegnede første Afdeling, ligesom ogsaa Sproget, som man vil have set, paa flere Punkter lader en Del tilbage at ønske.

Som vi begyndte med at sige, betegner anden Afdeling en Fremgang i Sammenligning med første Afdeling, hvormed dog langtfra være sagt, at den er god hverken som Lærebog og navnlig ikke som Haandbog.

Taget under ét betegner hele Værket et Tilbage-skrift fra, hvad vi havde i Forvejen, og vi kan derfor kun betragte Indførelsen af denne Bog ved Navigations-undervisningen som et yderligere Bevis paa de uheldige Forhold, der klæber ved vort Navigationsvæsen og særlig ved dettes Administration. Der kan ikke være nogen Tvivl om, at det betegner et usundt Princip, naar Indehaveren af Embedet som Navigationsdirektør giver sig af med at forfatte Lærebøger i Navigation — i dette Tilfælde saa meget mere, som man uden paa nogen Maade at gaa Bøgerne for nær tør erklære, at disse burde have været uskrevne, selv om Forfatteren havde beklædt en hvilken som helst anden Stilling i Samfundet end netop den at være Chef for Navigationsvæsenet.

Beretning om den tekniske og hygiejniske Kongres i Kjøbenhavn d. 24.—27. Juni 1903. Udgivet af Kongressens Bestyrelse under Redaktion af Kongressens Generalsekretær, Ingeniørkaptajn A. G. V. Petersen. Kjøbenhavn 1904. 312 Sider.

De fleste af de Spørgsmaal, som dette omfangsrige Værk behandler, ligger naturligvis Søfarten og dennes Interesser ret fjærnt, dog gælder dette ingenlunde dem alle. Vi finder saaledes forskellige Havnespørgsmaal og Spørgsmaal vedrørende Skibsbygning og Maskinvæsen m. m., men ogsaa under Hygiejnen forekommer Æmner, f. Eks. Muligheder for Forgiftning ved Konserves, der har Bud til Skibsfarten.

Bogen er særdeles smukt udstyret.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er der intet Steds indtraadt nævneværdige Forandringer. Det bedste Marked er stadig det østlige, navnlig Indien, der fragter jævnt for alle indeværende Aars Maaneder, og hvis der ikke udbydes al for megen Tonnage til at løbe ud fra Evropa i Ballast, skulde det slet ikke undre os at se Raterne komme endnu lidt op, navnlig for denne og næste Maanedes Afskibning, for hvilke Positioner Begæret er bedst. For Lastning pr. 1/20. November betalte Kurrachee 18/6 til udsøgt Havn, men pr. Oktober kan der uden Tvivl faas endnu mere. At der er Fare for, at der kan blive udbudt for megen Tonnage til at løbe ud til Indien i Ballast, ligger i, at Kulfragterne i den Retning baade er faa og meget smaa. Man ser saaledes, at der fra Cardiff er sluttet saa lavt som til 6/3 Aden eller Djibuti, 6/ Bombay (6,000 Tons Baad), 7/ à 7/3 Colombo, men til saadanne Rater turde det ogsaa være bedst ikke at røre ved disse Ladninger. Sortehavet er atter ved at komme sig efter den lille nedgaaende Periode og tegner livligere, ligeledes Østersøen hvad Korn angaar, men derimod synes Trælaster, til Trods for at Saisonen allerede er saa langt fremrykket, at være forholdsvis knappe, og der er endnu ikke noget af den sædvanlige Efteraars- opgang at mærke, særlig med Hensyn til de engelske Pladser, hvortil Fristen for fuld Dækslast jo snart udløber. Paa det Tidspunkt, hvorpaa vi nu befinder os,

kan en Stigning jo komme paa faa Dage, men desvære der ikke meget, der tyder paa, at Raterne vil kom væsentlig op undtagen maaske i ganske enkelte Tilfælde. Et Marked, der stadig skuffer, er Nordamerika, som er oversvømmet med Rutebaads Tonnage, og kun fra og til de mindre Pladser, hvorimellem der ingen Rutesejlads er, samt for Tømmer fra Golfen har der været sluttet lidt til omtrent uforandrede Rater. Ogsaa La Plata Markedet er i en utilfredsstillende Forfatning lige for Øjeblikket, idet Begæret efter Tonnage er taget stærkt af, men der er dem, som mener, at dette kun er forbigaaende, og vi maa haabe, at dette vil vise sig at være korrekt. Set under et er Fragtmarkedet altsaa langtfra i saa god en Tilstand, som man, selv med beskædne Fordringer, kunde vente nu i den Periode, der gennemgaaende regnes som hørende til Aarets bedste, men med Undtagelse af Nordamerika, som i Fjor paa denne Tid var nogenlunde ordentligt, maa Fragtmarkedet og Udsigterne i Aar nærmest siges at stille sig en lille Smule gunstigere end i Fjor paa samme Tidspunkt. Der er kommen megen ny Tonnage til i Aar, og der bygges og vil i Vinterens Løb blive bygget endnu mange Baade, idet de fleste Redere, baade herhjemme og i Udlandet, benytter sig af de nuværende billige Priser til at udvide deres Flaader, dels ved Nybygninger, dels ved Indkøb af brugte Baade, og faar vi noget reelt Opsving indenfor en nogenlunde overskuelig Tid, vil disse Baade ogsaa kunne tjene pænt, men udebliver et saadant, vil den stadig stærke Forøgelse af Tonnagen kun bidrage til yderligere at forhale Chancerne for enhver Bedring.

Det østlige Marked er fast. Fra Kurrachee fragtes der mest, og der er herfra betalt 17/6 à 18/6 til udsøgt Havn pr. Oktober/December, højst for prompt, men fra Bombay er der næsten intet Begær. Calcutta har fragtet nogle November Baade til 25/ Dødvægt Basis, hvilket kan gentages. Fra Rispladserne er Begæret begrænset, men Raterne er faste; der noteres 26/3 à 28/9 pr. November, og til to Middelhavspladser betaltes 31/3 pr. Oktober. For Sukker fra Java til U. S. eller Evropa kan 30/ antagelig betinges.

Sortehavet, Azoff etc. er, efter at have haft en nedadgaaende Tendens, nu fastere med stigende Tendens, og fra Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn kan der for store Dampere faas mindst 9/3 til udsøgt Havn, 9/9 Hamburg. Fra Sulina betales lignende Rater og c. 6 d. mere for mindre Størrelser paa Charter, men Begæret er ikke stort. Fra Azoff er det langt bedre, og der sluttedes her, for en stor Del Oktober Tonnage, til 10/3 à 10/6 L. H. A. R. 6 d. mere Hamburg. 11/9 betaltes Taganrog/Bergen for en 4,000 Tons Baad. Donauen har yderst lidt at byde paa, og Raterne herfra er mere eller mindre nominelle.

Middelhavet viser forøget Aktivitet, og der findes slet ikke saa faa Laster, men Raterne er ikke særlig tiltrækkende. For Erts betaltes 6/6 Carthagen/Maryport, 7/6 Huelva/Rotterdam, 7/9 Dunkerque, 6/6 Almeria/Middlesbro, 8/6 Escombrera/Antwerpen, alt med „free despatch“. Fra Gaza betaltes 11/ for Byg til London og fra Tunis til Englands Østkyst 9/9, begge prompt. For Fosfat noteres 9/ Sfax/Aarhus og Kastrup, 8/ Ghent, 8/3 Antwerpen, 8/6 Bristol, 7/6 Bougie/Rotterdam, alt med „free despatch“. Aleksandria er stille paa Basis af 8/6 Bomuldsfrø Hull, 9/ London pr. Oktober. For Johannesbrød noteres 16/ fra Cypren (4 Pladser) til Hull eller Leith. Ertsraterne fra Bilbao er som følger: 4/6 à 4/7½ Middlesbro, 4/9 Grangemouth, 5/ Glasgow, 4/9 Rotterdam, 5/3 Maryport, hvortil der sidst er sluttet.

Nordamerika har meget lidt at byde paa, og de Laster, som kommer i Markedet, snappes hurtigt bort. Golfen er overbebyrdet med Tonnage, navnlig Galveston og New Orleans, hvorfra der betales 10/6 à 11/ paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, 12/ Danmark. Tømmerpladserne har fragtet lidt til 87/6 à 90/ to kon-

tinental Havne, 87/6 Huelva, 95/ Buenos Ayres, og Mobile betalte 85/ til Hamburg. For Bomuld fragtedes 6/8 Oktober Baade fra Wilmington til 23/9 Liverpool eller Bremen, medens Savannah har betalt 26/9 Liverpool, Havre, Hamburg, Bremen, 32/6 Barcelona eller Genua. En enkelt Fosfatlast Tampa/Nantes sluttedes til 14/ pr. Oktober. Kornlaster findes ikke. For Petroleum betales 20½ Cents fra New York til Yokohama eller Hakodate. De kanadiske Pladser viser ualmindelig lidt Liv for Aarstiden; 40/ betales pr. Oktober fra Westbay til Englands Vestkyst, 37/6 noteres fra St. John, 42/6 fra Miramichi, 40/ St. Lawrence/Calais, alt pr. Oktober.

La Plata er, som anført, meget stille, og Raterne er lidt lavere. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betales sidst 18/ à 18/6 pr. Oktober, men pr. November og senere er Raten næppe over 17/6. Fra Buenos Ayres eller Bahia Blanca sluttedes et Par prompte Baade til 16/6 à 17/. Pr. Juni/Juli 1905 noteres nogle Quebracho Laster fra Colastine til Kontinentet (H. H.) til 20/6.

Østersøen viser ikke nogen nævneværdig Forandring i Ugens Løb. Træfragterne er der ingen videre Bevægelse i, og hvad Kornfragterne angaar, da kan de ikke, selv om Eksporten tegner til at blive betydelig, komme rigtigt i Vejret, eftersom der tilbydes Befragterne saa rigelig Tonnage. Fra St. Petersborg eller Reval er 1/2¼ Hvedebasis til London eller Rotterdam det højst opnaaelige, fra Libau eller Riga 10½ d. Havrebasis og fra Königsberg 1/1½ à 1/3 Hvedebasis. For enkelte Smaaladninger med specielle Destinationer har der været betalt højere Rater. For D/B. bydes fra Kronstadt 23/ til London, Option ¼ Boards 24/6, og der er til Hull sluttet til 20/ fra Hudiksvall, 21/ fra Kotka, 22/ fra Luleå. Iøvrigt noteres pr. Oktober: Frcs. 37 Kotka og Borgå/La Rochelle ½ D/B. Restladning Boards; 25/ pr. Festmeter Shortprops Bjørneborg/Hull; 23/ à 24/ pr. Std. D/B. paa Boards Hernøsand/Grimsby.

Kulfragterne fra Cardiff er betydeligt lavere til de fjernere Pladser østpaa, men nærmest uforandret i andre Retninger, Tynen er ikke undergaaet nogen nævneværdig Forandring, derimod er Firth of Forth noget fastere, og højere Rater opnaaedes til Østersøen. Cardiff sluttede bl. a. til 4/9 Kronstadt, 4/6 Stettin, Frcs. 4¼ à 4¾ Bordeaux (for konsekutive Rejser), 5/ Genua, 3/4½ Malta, 4/10½ Aleksandria, 6/3 Aden, 6/ Bombay, 7/3 Colombo, 7/7½ à 7/9 La Plata. Tynen betalte 3/6 Kronstadt, 4/1½ Riga, 4/3 Reval, 4/ Stockholm, 4/ Neufahrwasser, 4/ Rendsburg, 5/6 Barcelona. Firth of Forth fragtede til 3/7½ Kronstadt, og 1½ d. mere kan sandsynligvis opnaas nu, 4/1½ Riga, 4/ Neufahrwasser, 4/6 Stettin, 4/3 Ystad, 4/ Vejle, 4/1½ Aalborg eller Nørresundby.

Fragtmarkedet for Sejlere, navnlig paa Østersøen, synes at være noget stille; Fragterne er ikke nedadgaende, men der er ikke saa stort et Begær efter særlig de mindre Sejlere, som man kunde vente det paa denne Aarstid.

ab Stettin blev der saaledes sluttet et Par Skibe for Mel til Aalborg og Randers 40 Pf., ganske vist noget større Skibe; forøvrigt bliver der noteret til Ghent Egetræ 11/ pr. load.

ab Stralsund, Greifswald er heller ikke mange Laster, dog bliver vel alle dertil ankomne Skibe placerede, men der bliver i Lægtene transporteret ret store Kvanta Korn til Stettin; der er sluttet ab Stralsund 4 Mark for Rug, 5 Mark for Havre til Sundhavn.

ab Rostock viste det sig sidst i forrige Maaned ogsaa lidt stille, men nu anvendes atter Skibe derfra; der skal være sluttet til Sundhavn 3¾ Mark pr. Ton Rug, saaledes en lille Stigning.

ab danske Provinshavne søges fremdeles Skibe, navnlig ab Nakskov; til Hamburg er et Par enkelte smaa Ladninger Byg bortsluttede til c. 4 Mark pr. Ton.

ab Kjøbenhavn er det nu atter noget mat, og der blev bl. a. sluttet til Bandholm 12 Øre pr. Ctnr. Byg.

ab Sydsverrig noteres til Stettin 4½ Mark, Aberdeen 8/6 à 9/ pr. Ton Granit, til Kiel 4 Mark, Stettin 3½ Mark, Königsberg 3¾ Mark Gadesten, endvidere til Rügenwalde 4½ Mark, Skien 4½ Kr., Riga 4½ Mark Kaolin.

ab Bottenhavet. Der noteres Nederkalix/Rostock 25 à 26 Mark, Sundsvall/Lübeck 20 Mark, Frederikshamn/Lübeck 24 Mark.

ab Kragerø, Kristianssand — Stettin Feldspat 5 Mark.

Fra Sø og Land.

Fra Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri er der udgaaet Bekendtgørelse om, at de Spillere, der ønsker at beholde deres gamle Numre, maa afhente disse senest Lørdag den 8. Oktober, da Salget af de ufornyede Lodder straks tager sin Begyndelse efter nævnte Dag.

Ugens Havarier.

Ness, Dpsk. af London, kom d. 29. September, paa Rejsen fra Newcastle til St. Petersborg med Stykgods, paa Grund ved Knopper. Det var tæt Taage, da Skibet stødte. Efter at have kastet 100 Tons og losset 200 Tons af Ladningen, kom Skibet flot d. 30. med Assistance af Svitzers, der bragte det til Frederikshavn. Skibet formenes at være ubeskadiget.

Emil, Skonnert af Aaland, er d. 29. September grundstødt paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og slæbt hertil.

Aurora, Skonnertbrig af Marstal, der i Juli Maaned indkom til Frederikshavn læk, laa d. 30. Septbr. efter endt Reparation klar til at afsejle, da den blev paasejlet af Skonnerten Adolfine af Råå. Bagbords Lønning og Lanternebrædt beskadigedes, og Aurora har atter maattet underkastes Reparation. Denne er nu afsluttet og Skibet afsejlet.

Arthur, Dpsk. af Holmestrand, kom d. 1. ds. paa Grund i Storebælt. Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot og ledsagedes til Svendborg. Skibet har sandsynligvis ikke taget Skade, da det stod paa Sandgrund.

Skagerak, Slæbedamper af Brevik, paa Rejse fra Drammen til Stockholm med 2 Lægtene, ladede med Mursten, har maattet slippe de 2 Lægtene c. 6 Sømil Vest for Bornholm, da disse blev lække.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet Svendborg har købt Dampskibet „Adda“ i England, c. 2,400 Tons død Vægt, og vil med denne Damper, som er døbt „Svendborg“ og skal føres af Kaptajn Møller, tidligere Fører af Dampskibet „Laura“, hovedsagelig drive Fart paa Nord- og Østersøen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Dania i Esbjerg, korresponderende Reder Hr. Chr. Andresen dersteds, har indkøbt det „Flensburger Dampschiffsfahrts Gesellschaft von 1869“ tilhørende Staalskruedampskib „Hektos“, bygget i Flensborg 1890, 719 Netto Rég.-Tons, c. 1,600 Tons d. W.

Overtagelsen sker om c. 14 Dage. Damperen vil under dansk Flag føre Navnet „Lilly“.

Det vestindiske Kompagni har for nogle Dage siden købt en af Castle-Linjens Atrikabaade til Fart mellem Evropa og Vestindien. Selskabet har nemlig i den korte Tid, det har bestaaet, haft en stor Emigranttrafik mellem Spanien og Meksiko og har ikke kunnet udnytte den helt med det nuværende Materiel. Dampere faar Navnet San „Domingo“.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 4. Oktober.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 1. Oktbr. — Alabama, Gotsche, afg. herfra 23. Septbr. til Baltimore. — Alexandra, Thomsen, pass. Skagen 22. September for Boston. — Algarve, Borries, ank. til Lissabon 29. Septbr. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Tarragona 29. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Libau 29. September. — Antwerpen, Mikkelsen, afgik fra Barcelona 30. September til Malaga. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 17. Septbr. til New York. — Arno, Strubberg, ank. til Almeria 30. Septbr. — Axelhus, Skow, ank. hertil 2. Oktober. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til London 2. Oktbr. — Beira, Lunge, ank. til Sevilla 29. Septbr. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Hanstholm 2. Oktbr. for Newcastle. — Christian I.X., Müller, ank. hertil 30. Septbr. — Dagmar, Larsen, pass. Gibraltar 29. Septbr. hertil. — Douro, Mortensen, ank. til Las Palmas 3. Oktbr. — Esbjerg, Søeberg, afg. fra St. Petersburg 1. Oktbr. hertil. — Florida, Ørum, afgik fra Baltimore 22. Septbr. hertil. — Frederik, Thomsen, afgik fra Methil 30. September til Pillau. — Garonne, Kromann, afgik herfra 30. September til St. Petersburg. — Georgios I., Sørensen, afgik fra Grimsby 3. Oktbr. hertil. — Hekla, Hempel, afgik fra Christianssand 30. September til New York. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 25. Septbr. — Hengest, Harder, ank. hertil 2. Oktober. — Hjelm, Simonsen, afgik fra Pillau 3. Oktbr. til Danzig. — Island, Holm, afgik fra New York 24. Septbr. hertil. — Jolantha, Christiansen, afg. herfra 3. Oktbr. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, afgik fra London 29. Septbr., ank. til Horsens 2. Oktbr. — Kentucky, Staal, ank. hertil 25. Septbr. — Kiew, Frisenette, afgik fra Libau 1. Oktbr. til London. — Kursk, Gommesen, afgik fra London 1. Oktbr. til Horsens. — Leopold II, Meyer, afg. fra Livorno 2. Oktbr. til Neapel. — Loire, Craignou, afg. fra La Rochelle 2. Oktbr. til Havre. — Louise, Kruse, ank. hertil 2. Oktbr. — Louisiana, Andresen, ank. til St. Petersburg 28. September. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 1. Oktober hertil. — Morsø, Jacobsen, afg. herfra 1. Oktbr. til Reval. — Moskov, Meldahl, afgik fra St. Petersburg 3. Oktober til Antwerpen. — Nicolaj II, Lissner, ank. til Stettin 2. Oktober. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 30. Septbr. — Nordjylland, Kragh, afg. fra Riga 1. Oktober til Antwerpen. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. til Antwerpen 23. Septbr. — Omsk, Jonsen, ank. til Marseille 14. Septbr. — Oscar II, Hempel, afgik fra Christianssand 23. Septbr. til New York. — Perm, Christensen, afgik fra St. Petersburg 2. Oktober hertil. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 30. September. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 2. Oktbr. — Rita, Schibbye, ank. til Bergen 2. Oktober. — Seine, Dampt, afgik fra Råfsö 25. Septbr. til Bordeaux. — Texas, Andersen, ank. til Antwerpen 29. September. — Thyra, Fischer, ank. hertil 2. Oktbr. — Tiber, Bech, ank. til St. Petersburg 1. Oktober. — United States, Wulff, afgik fra New York 28. September hertil. — Valdemar, Johnsen, ank. til Hull 30. September. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra Bilbao 30. Septbr. til Genua. — Viking, Rasmussen, ank. hertil 3. Oktober. — Yrsa, Øst-Jacobsen, afgik herfra 3. Oktober til Trondhjem. — Ellen afg. herfra 3. Oktbr. til Norrkøping. — R. F. Berg ank. hertil 2. Oktbr. — Annie afgik herfra 1. Oktbr. til Vestnorge. — Dovre afgik herfra 1. Oktbr. til Stockholm. — Marie afg. fra Stettin 2. Oktbr. til Manchester. — Vadsø ank. til Swansea 1. Oktober. — Venus ank. hertil 30. September. — Mercur afgik fra Bremen 1. Oktober hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ank. til Kronstadt 4. Oktbr. — Frode, Meyer, ank. til Ghent 29. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Stettin 3. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Stettin 5. Oktober. — Erik II,

Schmidt, afg. fra Porkansari 4. Oktbr. — Knud II, Hansen, ank. til Bremen 20. Septbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Jacobstad 1. Oktbr. — Ragnar, Holst, ank. til Stettin 2. Oktbr. — Skjold, Rise, ank. til Newcastle 1. Oktober. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Aarhus 3. Oktbr. — Olaf, Mahncke, afgik fra Stettin 1. Oktober. — Svenjd II, Riber, ank. til Stettin 3. Oktbr. — Harald, Hveysel, ank. til Trångsund 25. Septbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Aarhus 30. Septbr. — Ansgar, Predbjørn, ank. til Libau 23. Septbr. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Gand 28. September. — Hamlet, Reese, afg. fra Sunderland 30. September, best. til Kronstadt. — Helge, Olsen, afgik fra Blyth 27. Septbr., best. til Kronstadt. — Rolf, Olsen, ank. til Blyth 1. Oktbr. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Newcastle 30. September.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Cardiff 30. Septbr. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Dieppe 2. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Kronstadt 29. Septbr., best. til Leith. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 30. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra St. Petersburg 30. Septbr., best. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra St. Petersburg 25. Septbr., best. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 27. Septbr., best. til Rotterdam. — Russ, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 1. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Newcastle 1. Oktbr. — Peter Mørch, Thorsøe, ank. til Stettin 30. September.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Pillau 4. Oktober. — Kamma, Løffler, ank. til Lübeck 4. Oktbr. — Helga, Rise, ank. til Calais 30. September. — Martha, Christensen, afg. fra Norrkøping 4. Oktbr. — Elna, Rathje, afgik fra Hernösand 29. September. — Therese, Pedersen, ank. til Calais 28. September. — Simone, Jørgensen, ank. til Hernösand 4. Oktbr. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Sundsvall 28. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Archangel 1. Oktbr. — Ophelia, Wilhelmson, afgik fra Marseille 30. September.

Vøsterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Cartagena 30. September. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra København 2. Oktbr., best. til Umeå. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Røkkala 30. September. — Nordsoen, Gram, afgik fra St. Petersburg 30. Septbr., best. til Brake. — Nora, Jørgensen, afg. fra Reval 2. Oktober, bestemt til Thornaby on Tees. — Napoli, Christensen, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., ank. til Stettin 1. Oktbr. — Norma, K. Nielsen, afg. fra Neumühlhen 30. Septbr., ank. til Sörnäs 3. Oktbr. — Alfa, N. Iversen, afgik fra Esbjerg 1. Oktbr., bestemt til Dunston. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Le Tréport 29. Septbr., ank. til Methil 1. Oktober. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Methil 27. Septbr., ank. til Horsens 30. Septbr.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Königsberg 1. Oktober til Luleå. — Mary, Larsen, ank. til St. Petersburg 27. September.

Jylland. Ester, Sørensen, ank. til Tynen 28. Septbr.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til St. Petersburg 28. Septbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Ljusne 28. September. — Holland, Lund, pass. Kaiser Wilhelms Kanal 3. Oktbr. — England, Andresen, ank. til Kbhvn. 2. Oktbr. — Rusland, Møller, ank. til Middlesbro 30. September.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Hamburg 3. Oktober. — Ekliptika, Hømmingsen, afgik fra St. Petersburg 4. Oktbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Boness 3. Oktbr. — Mars, Rasmussen, ank. til Nykjøbing M. 29. September.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Brake 3. Oktbr., best. til Blyth. — Livonia, Skov, afgik fra Sunderland 29. September, ank. til Kbhvn. 2. Oktbr.

Østerøen. Patria, Hansen, afg. fra Rotterdam 3. Oktober, best. til Luleå. — Gratia, Andersen, afgik fra Aalborg 28. Septbr., ank. til Riga 2. Oktbr.

Union. Frisia, H. Nielsen, ank. til Riga 27. Septbr. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Riga 27. Septbr.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Hamburg 30. Septbr., ank. til Middlesbrough 3. Oktbr. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Aarhus 3. Oktbr., best. til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Blyth 3. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Luleå 5. Oktbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til Libau 27. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Wiborg 29. Septbr. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Sevilla 29. Septbr. — Jomsborg, Hansen, ank. til St. Lawrence 23. Septbr. — Kronborg, Hveissel, ank. til Penarth 28. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til West Hartlepool 2. Oktober.

— Skanderborg, Jensen, ank. til Batiscau 2. Oktober. — Søborg, Fischer, afgik fra Quebec 2. Oktober, bestemt til Sharpness. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Rotterdam 3. Oktbr. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra San Lucar 2. Oktbr., bestemt til Adrossan.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Sundsvall 4. Oktbr., best. til Dieppedale. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Libau 4. Oktbr., best. til Rotterdam. — Marselisborg, Mathiesen, afg. fra Wiborg 18. Septbr., bestemt til Alexandria. — Silkeborg, Petersen, ank. til Kronstadt 26. Septbr. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 4. Oktbr. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kjøbenhavn 30. Septbr. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Blyth 1. Oktbr., best. til Kronstadt. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Yxpila 25. September, ank. til Honfleur 4. Oktbr.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Sland 2. Oktbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Jacobstad 2. Oktbr.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ank. til Kjøbenhavn 2. Oktbr. — Helene, Jensen, afgik fra Ghent 2. Oktbr., ank. til Dunkerque 3. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Blyth 1. Oktbr. — Agnete, Sørensen, afgik fra Metlil 4. Oktbr., best. til Danzig. — Hermia, Petersen, ank. til Rotterdam 2. Oktbr. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 3. Oktbr., best. til Reval. — Ajax, Brorson, afg. fra Riga 3. Oktbr., best. til West Hartlepool. — Bornholm, Abrahamson, ank. til Kiel 2. Oktbr. — Nauta, Madsen, ank. til Rostock 4. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ank. til Kbhvn 4. Oktober. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Colombo 27. September. — Siam, Jensen, afg. fra Port Said 19. Septbr. — Anamba, Cortsen, pass. Perim 2. Oktober. — Ragnhild, Pedersen, ank. til Buenos Aires 31. August.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 4. Oktbr. — St. Jan, Rambusch, ank. til Antwerpen 3. Oktober. — St. Thomas, Prahl, afgik fra Ponce P. R. 3. Oktbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. til Uleåborg 28. Septbr.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Calais 28. Septbr. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Helsingør 30. Septbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Boulogne 3. Oktbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Boness 1. Oktober. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Haukipudas 24. Septbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Ghent 28. Septbr. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Odense 2. Oktbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Wasa 2. Oktober. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Haukipudas 2. Oktbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Repola 28. Septbr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Sunderland 3. Oktbr.

Vulcan. Vulcan, P. Nielsen, afgik fra Methil 1. Oktbr., best. til Kronstadt. — London, Bom, ank. til Brake 2. Oktober. — Paris, Krogh, afgik fra Kbhvn. 3. Oktober., best. til Ny Karleby. — Bryssel, Tholander, afgik fra Terneuzen 3. Oktober, best. til Sunderland.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Burntisland 30. September, bestemt til Kronstadt. — Wien, Brink, ank. til Archangel 29. Septbr.

Holm & Wonsild. Anna, Moyell, ank. til Sundsvall 29. Septbr. — Clara, Jensen, afgik fra Kotka 30. Septbr., bestemt til Bremen. — Kai, Bønnelycke, ank. til Patras 30. Septbr. — Svend, Kurtzhals, ank. til Libau 3. Oktbr. — Erik, Steen, afgik fra Rotterdam 3. Oktbr., best. til Børntisland. — Axel, Damm, afg. fra Bjästa 27. September, best. til Cherbourg. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Methil 3. Oktober. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Grao 2. Oktbr., bestemt til Hull.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til Rochefort 3. Oktober.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Doris Brodersen, Hansen, prajet 9. Septbr. paa 9° N. 28° W. fra Kaipara til Glasgow. — Aagot, Nørby, ank. til Falmouth 29. Septbr. fra Santos beordret til Bremen. — Havila, Clausen, ank. til Leith 3. Septbr. fra Geelong via Falmouth.

Rønne. John Hintze, Jakobsen, ank. til Stolpmünde 29. Septbr. — Rolf, Møller, ank. til Stettin 29. Septbr. — Clara Marie, Kofoed, ank. til Kjøbenhavn 29. Septbr. — Castor, Clausen, ank. til Kerteminde 29. Septbr. — Herman Olsen, Hermansen, ank. til Karrebæksminde 1. Oktbr.

Svendborg. Clytia, Nielsen, ank. til Dunkerque 26. Septbr. — Dana, Rasmussen, ank. til Christiania 26. Septbr. — Delos, Andersen, ank. til Kjøbenhavns Red 26. Septbr. — Garibaldi, Carlsen, ank. til Olafsholm 26. Septbr. —

Maren Kirstine, Jensen, ank. til Malmø 26. Septbr. — Standard, Rasmussen, ank. til Bridgeness 28. Septbr. — Lilly, Rasmussen, ank. til Rønne 28. Septbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Kronstadt 27. Septbr. — Flora, Sørensen, ank. til Wemyss 24. Septbr. — Zampa, Petersen, ank. til Fowey 27. Septbr. — Minerva, Fuglsang, ank. til Genua 27. Septbr. — Newsky, Nielsen, ank. til Antwerpen 27. Septbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Kronstadt 28. Septbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Krons'adt 29. Septbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Langøre 30. Septbr. — H. J. Jensen, Larsen, ank. til Leith 30. Septbr. — Samson, Hansen, ank. til Rotterdam 30. Septbr. — Nanna, Baagøe, ank. til Aalborg 30. Septbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til St. Petersborg 30. Septbr. — Hertha, Brandt, ank. til Odense 1. Oktbr. — Grethe, Hansen, ank. til Kallundborg 1. Oktbr. — Freir, Jensen, ank. til Kongsberg 1. Oktbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Korsør 29. Septbr. — Kirstine, Dam, ank. til Olafsholm 30. Septbr. — Odin, Andersen, ank. til Aabenraa 1. Oktbr. — Guldborg, Skovgaard, ank. til Grangemouth 3. Oktbr. — Venus, Jensen, ank. til Marseilles 2. Oktbr. — Doris, Købke, ank. til St. Petersborg 3. Oktbr.

Ærø. Ørnen, Rasmussen, afgik 29. Septbr. fra Kjøbenhavn til Stettin. — Adele, Rasmussen, ank. 27. Septbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Cæsar, Jørgensen, afgik 26. Septbr. fra Kjøbenhavn til Frederikshavn. — Skirner, Thomsen, afgik 25. Septbr. fra Kjøbenhavn til Sønderborg. — Vigilant, Rasmussen, ank. 27. Septbr. til Tvillingate. — Nathalia, Wilhjelm, ank. 28. Septbr. til Dunkerque. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. 28. Septbr. til Danzig. — Freya, Nielsen, ank. 28. Septbr. til Belfast. — Theodor, Andersen, ank. 25. Septbr. til Kjøbenhavn. — Anne Sophie, Petersen, ank. 28. Septbr. til Kjøbenhavn. — Marthing, Friis, ank. 28. Septbr. til Åbo. — Ruth, Eriksen, afgik 28. Septbr. fra Kallundborg til Leith. — Hildur, Andersen, ank. 29. Septbr. til Neufahrwasser. — Lauritz, Folmer, ank. 29. Septbr. til St. Petersborg. — Hebe, Clausen, ank. 28. Septbr. til Ærøskjøbing. — Else, Mortensen, ank. 27. Septbr. til Kbhvn. — Debora, Rasmussen, ank. 29. Septbr. til Portsmouth. — Vilhelmine, Jensen, ank. 29. Septbr. til Warnemünde. — Thyra, Rasmussen, ank. 28. Septbr. til Valencia (Irland). — Rolf, Christensen, ank. 26. Septbr. til Itajahy. — De tre Søkende, Rasmussen, afgik 26. Septbr. fra Kjøbenhavn til Als. — Thor, Kromann, afg. 25. Septbr. fra Kotka til Paimpool. — Anne Dorthea, Rasmussen, ank. 26. Septbr. til Kjøbenhavn. — Bonavista, Christensen, ank. 28. Septbr. til St. Johns. — Amalie, Nielsen, ank. 29. Septbr. til Kronstadt. — Skandia, Hay, ank. 28. Septbr. til Helsingør. — Gloria, Fabricius, ank. 27. Septbr. til Neufahrwasser. — Clara, Hermansen, ank. 29. Septbr. til Cartagena. — Avance, Rasmussen, ank. 29. Septbr. til Faro. — Albertha, Kromann, ank. 29. Septbr. til Torneå. — Ærø, Christensen, ank. 29. September til Gibraltar. — Immanuel, Schmidt, ank. 15. Septbr. til Akuregri. — Fredensborg, Kisby, ank. 29. Septbr. til Laguna de Terminos. — Niels Juel, Nielsen, ank. 29. Septbr. til Hamburg. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 30. Septbr. til Sunderland. — Valkyrien, Friis, ank. 29. Septbr. til Genua. — Smart, Christensen, afgik 27. Septbr. fra Jersey til Charlestown. — Atlantic, Rasmussen, afg. 30. September fra Dalhousie til Irwine. — Forældrenes Minde, Lauritzen, ank. 27. Septbr. til Stockholm. — Magda, Hansen, ank. 30. Septbr. til St. Petersborg. — Salus, Bager, ank. 2. Oktbr. til Boness. — Svip, Jensen, ank. 3. Oktbr. til Neufahrwasser. — Bien, Petersen, ank. 3. Oktbr. til Kjøge. — Peter, Olsen, ank. 3. September til Neufahrwasser. — Marie, Weber, ank. 3. Septbr. til Leith. — Alf, Hansen, ank. 2. Oktbr. til Pillau. — Eden, Petersen, ank. 3. Oktbr. til Ørnskjöldswik. — Bølggen, Friis, ank. 2. Oktbr. til Swinemünde. — Immanuel, Bager, ank. 3. Oktbr. til Utlanger. — Hans, Boye, ank. 23. Septbr. til Reykjavik. — Danmark, Knudsen, ank. 3. Oktbr. til Göteborg. — Hydra, Albertsen, ank. 3. Oktbr. til Bordeaux. — Rotha, Hansen, ank. 3. Oktbr. til Göteborg. — Hertha, Krull, ank. 3. Oktbr. til Middelfart.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Den 15de Oktober 1904 vil der i Esbjerg, Frederikshavn Aalborg, Aarhus og Odense blive oprette t Stormvarsel-Stra

tioner i den Hensigt, efter telegrafiske Meldinger fra „Det Meteorologiske Institut“ i Kjøbenhavn, saa vidt muligt at give Publikum Underretning om Storme, der nærmer sig.

Paa hver Station findes en Signalmast med Raa, en Kasse, hvori Vejrbetretninger og Vejrkort kan opslaaes, samt en Barograf (selvregistrerende Barometer). Disse er anbragt paa følgende Steder:

Eslbjerg. Masten paa en Klit tæt V. for Havneadministrationsbygningen. Opslagskassen ved Vagthuset V. for Dokslusen.

Frederikshavn. Masten paa Havnepladsen inden for den S.-lige Moles Inderende. Opslagskassen paa Toldboden i Nærheden af Havnekontoret.

Aalborg. Masten V. for Vinkelfyret paa Nyhavns V.-Mole. Opslagskassen paa en Mur ved Havneingeniørkontoret.

Aarhus. Masten S. for det S.-ligste røde Fyr paa S.-Molen. Opslagskassen paa Havnekontorbygningens Mur.

Odense. Masten paa Havnepladsen mellem den ny og den gamle Havn. Opslagskassen paa Toldbodbygningen.

Barografen er anbragt paa et for Publikum tilgængeligt Sted i Nærheden af Opslagskassen.

Stormvarslerne vises fra Masten, hvor der under den ene Raanok kan hejse følgende Signaler:

1 Ballon, der betyder: „Uro i Vejret, saa Storm kan ventes, se Telegrammerne.“

1 Kegle med Spidsen opad, der betyder: „Storm fra NV.“

1 Kegle med Spidsen nedad, der betyder: „Storm fra SV.“

2 Kegler med Spidsen opad, der betyder: „Storm fra NØ.“

2 Kegler med Spidsen nedad, der betyder: „Storm fra SØ.“

Ballon og Kegler er sorte.

Under den anden Raanok kan samtidig hejse:

1 rødt Flag, der betyder: „Vinden drejer til højre“ (med Solen).

2 røde Flag, der betyder: „Vinden drejer til venstre (mod Solen).“

Om Natten erstattes et hvilket som helst af disse Signaler med en rød Lanterne. I Frederikshavn, Aalborg og Aarhus vil denne Lanterne, for at undgaa Forveksling med Havnefyrene, blive skærmet i Retning af Indløbet til Havnen.

I Opslagskassen findes altid de nyeste Vejrkort og Vejrberetninger. Vejrkortene er tegnet efter telegrafisk Meddelelse fra Meteorologisk Institut. Naar der er hejst Signaler paa Masten, vil Vejrkort og Vejrberetninger tjene til yderligere Oplysning.

Barografen vil paa en tydelig Maade tegne Barometrets Bevægelser paa Stationen.

Der vil senere endvidere blive oprettet Stormvarselsstationer i Kjøbenhavn, Helsingør og paa Skagen.

Paa Skagen opstilles desuden en Semafor, der viser Vindretningen og Vindstyrken ved Hanstholm og paa Anholt.

Om Tidspunktet, da Stationerne i Kjøbenhavn, Helsingør og paa Skagen træder i Virksomhed, vil nærmere Bekendtgørelse udgaa.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Lodbjerg. Lodbjerg Fyrs Lysævne er nu forøget til 29 Kml. Fyret viser nu Blink c. 1½ S., Mørke c. 4½ S., Blink c. 1½ S., Mørke c. 12½ S.

Kattegat. Hjelm. Hjelm Fyrs Lysævne er nu forøget til 22 Kml. for det stadige Lys, 31 Kml. for Blusset. Fyret viser nu stadigt Lys c. 40 S., Mørke c. 9 S., Blus c. 2 S., Mørke c. 9 S.

Sundet. Kjøbenhavn. Frihavnen. Lystønden ved SØ-Enden af Bølgebryderen uden for Frihavnen er inddragen. En Uddybningsmaskine, som viser de sædvanlige Signaler, ligger paa Stedet.

Lille-Bælt. Middelfart. Ved Middelfart er en stor Varpeboje udlagt i 12 Fv. Vand, c. ½ Kbl. NNØ. for Kajen, ved hvilken der er 24 Fod Vand.

Østersøen. Christiansø. Christiansø Fyrs Lysævne er nu forøget til 28 Kml. Fyret viser nu Blink c. 4 S., Mørke c. 26 S.

Limfjorden. Lemvig. Ved Lemvig er den gravede Rende, som falder i en ydre og en indre Del, afmærket paa Styrbords Side med Vagere med røde, korte Stager og paa Bagbords Side med Vagere med hvide, korte Stager.

Ved den ydre Dels Yderende og Inderende samt ved den indre Dels Yderende ligger en Vager paa hver Side, desuden ligger i den ydre Del to og i den indre Del syv Vagere paa Styrbords Side. Risprikken ved Vinkelhage er flyttet lidt Ø. hen til Kanten af Renden.

Island N.-Kyst. Skagastrand-Bugt. Hunafói. Steingrimsfjærd. Efter at Postdampskibet „Vesta“ den 18de August 1904 var stødt paa en Grund i Steingrimsfjærd, er Stedet blevet undersøgt af Krydseren „Hekla“, hvorved en Bodi er fundet. Den har en Udstrækning af c. 1 Kbl. med en mindste Dybde af 5 Fod og ligger i 12 à 20 Fv. Vand, 2,400 Alen S. 36° Ø. for Pynten af Reykjanes.

Pladsen for de 5 Fod: 65° 41' 15" N. Br. 21° 31' 30" V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Falsterbo S. Måkläppen. Den pyramideformede Baake paa Måkläppen er borttagen. 55° 21' 42" N. Br. 12° 48' 40" Ø. Lgd. Den tjente som Mærke for Fyrskibet „Falsterboret“.

Bottniske Bugt. Norra Kvarken. Refveln. Paa Refveln staar to Stangmærker. 63° 34' 28" N. Br. 19° 53' 5" Ø. Lgd. Linjen, de to Stænger overet, gaar over Vapplan S.-lige Landgrund og ikke S. om denne og om 26 Fods Grunden tæt ved den og om Jonkgrund. Paa 26 Fods Grunden er fundet 16 Fod. 63° 34' 30" N. Br. 20° 1' 30" Ø. Lgd. Linjen leder derimod i Farvandet mellem Stagen og Stagen med Kost N.N.V. for Badstuhällan.

Finland. Finske Bugt. Björkö Sund. I Björkö Sund er følgende Grunde afmærket saaledes:

Papinmatala med 28 Fod, ¼ Kml. S. 68° V. fra Øen Serkaluoto, med en rød og hvid sribet Stage med Kors over en sort Ballon i 29 Fod Vand. 60° 17' 35" N. Br. 28° 47' 16" Ø. Lgd.

Manderluoto, et Rev, der strækker sig 1½ Kbl. mod N. fra Grunden Manderluoto, som falder tør, med en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost i 29 Fod Vand, ⅓ Kml. V. for Pynt Virtaniemi. 60° 21' 11" N. Br. 28° 37' 0" Ø. Lgd.

Tyskland. Neufahrwasser. De ny Ledefyr ved Neufahrwasser brænder nu permanent.

Fyrskibet „Adler Grund“ Ø. Den 18de September. 3½ Kml. Ø. ¾ N. for „Adler Grund“. En afbrækket Mast, 3 Fod over Vandet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Rütergat. En rød Lys- og Klokketønde, mærket „Leuchttonne Nr. 1, Rütergat“, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hvert 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S., er i 7 Fv. Vand udlagt V. for Rütergat. 54° 30' 30" N. Br. 8° 10' 30" Ø. Lgd.

Elben. Grosser Knechtsand. Baaken til Opmaalng paa Grosser Knechtsand er borttagen.

Weser. Dwarsgat. I Oktober 1904 ombyttes den sorte Tønde Nr. 10 ved Indløbet til Dwarsgat med en Lys- og Klokketønde.

Holland. I Holland er Vinterafmærkningen begyndt.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. Paa Molen Carnot i Boulogne ydre Havn er Lysævnen i Fyret med En-Formærkelser hver 15 S. forstærket til 7½ Kml. Det hvide, faste Fyr paa samme Mole, c. 5 Kbl. fra dens Inderende, er ombyttet med et rødt, fast Fyr og flyttet til c. 6 Kbl. fra Molens Inderende. Holdt overet med Alprech Fyr i S. 5° V. fører det midt over Ankerpladsen. Lysævnen 7 Kml. Det lyser over 16° paa hver Side af N. 5° Ø. Flammens Højde: 11 Fod.

England. Weymouth. En hvid og grøn vandret sribet Spidstønde er udlagt ved Udløbet af Kloaken i Weymouth, 1¾ Kbl. S. 73° Ø. fra Yderenden af Stenpielen og i N. 71° Ø. fra Flagstangen paa Fortet. 50° 36' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

Irland S.-Kyst. Waterford. Hook Point. Omtrent den 1ste Marts 1905 forandres Taagesignalet paa Hook Point. Der vil da blive givet To-Knald hver 7½ Minut. 52° 7' N. Br. 6° 56' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Potomac River. Kitts Point. Kitts Point Baakefyret, der staar paa Grunden SØ. for Kitts Point, ved V.-Siden af Indløbet til Smith Creek, paa Potomac River N.-Side er atter tændt.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav. 1

Røde-Hav. Afrika. Massaua. Shumma. Fyret paa Øen Shumma S.-Ende er ombyttet med et fast Fyr, der viser hvidt Lys undtagen fra N. 41° V. gennem N. og Ø. til S. 71° Ø., hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 105 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Sort, cylindrisk, 74 Fod højt Taarn, der staar 60 Alen N. for det gamle Fyr, som er slukket. 15° 31' 32" N. Br. 40° 0' 18" Ø. Lgd.

Ras Mudur. Paa V.-Enden af Halvøen Ras Mudur er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 83 Fod. Syns-

vidden: 16 Kml. Hvidt og sort vandret stribet, cylindrisk, 76 Fod højt Taarn, der staar i N. 87 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Regeringsbygningen, i S. 5 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Ras Abd el Kader og i N. 72 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Anafi Moskee. 15° 36' 33" N. Br. 39° 28' 52" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra N.-Kyst. Telok Semawe. Det hvide Fyr med Tre-Formørkelsler hver $\frac{1}{2}$ Minut ved Telok Semawe er nu tændt. 5° 13 $\frac{1}{4}$ N. Br. 97° 7 $\frac{1}{4}$ Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 6. Oktober 1904. — Finansloven og Skibsfarten. — Losning af Trælast i England. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Bekendtgørelse.

D'Hrr. Skibsføreres Opmærksomhed henledes paa, at Lodsningen gennem Havnerenden til og fra Stubbekjøbing Havn ene foretages af Havnefogden, og at ankommende Skibes Signal til Havnefogden om at komme om Bord bestaar i, at

Flaget fastgøres i Vantet.

Udvalget for Stubbekjøbing Havn, i September 1904.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Okt. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	77 $\frac{3}{4}$	77 $\frac{3}{4}$	78
Danmark		73 $\frac{3}{4}$	74 $\frac{1}{2}$
Norden.....		98	94
Kjøbenhavn.....	78— $\frac{1}{4}$	78 $\frac{1}{4}$	73 $\frac{3}{4}$
Carl.....		76 $\frac{3}{4}$	77 $\frac{1}{4}$
Dannebrog.....		82 $\frac{1}{2}$	83 $\frac{1}{2}$
Skjold.....	60 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	60 $\frac{1}{2}$	61
Urania.....	16 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	16 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{3}{4}$
Union.....		82	82 $\frac{3}{4}$
Dampsk. af 1896.....		84 $\frac{3}{4}$	85 $\frac{1}{4}$
Østasiatiske.....	86 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	86 $\frac{1}{4}$	86 $\frac{1}{2}$
Østersøen.....		90	93 $\frac{1}{2}$
Nordsøen.....		23	28
Vesterhavet.....		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		79	86
Cimbria.....		—	—
Torm.....		65	85
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		58	62
Inga.....		—	—
Hejmdal.....		95	100
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk.		100	102
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østasias. Komp.....		—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 $\frac{0}{10}$ Stats amort.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats.....		98 $\frac{1}{4}$	99
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....		84 $\frac{1}{4}$	84 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns Kreditf.	87 $\frac{1}{4}$	87 $\frac{1}{4}$	88
4 $\frac{0}{10}$ — — 2. Serie ..		94 $\frac{3}{4}$	95
4 $\frac{0}{10}$ — — 1. — ..		97	98
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser.....	87 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{0}{10}$ — — 7 —		94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 —		90	91
Aktier.			
Nationalbank.....	139 $\frac{1}{4}$	139	139 $\frac{1}{2}$
Privatbank.....	118 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	118 $\frac{1}{4}$	118 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank.....		123 $\frac{1}{2}$	124
Handelsbank.....		126 $\frac{3}{4}$	127 $\frac{1}{2}$
Grundejerbank.....		114 $\frac{1}{2}$	115
Burm. & Wain.....	97 $\frac{3}{4}$	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Jærnsk.....		90	91 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.....	156 $\frac{1}{2}$	156 $\frac{1}{2}$	156 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier.....	133	132 $\frac{3}{4}$	133

Vekselkurser d. 5. Oktober 1904.

	Åviasts Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.85
London.....	18.16	18.13
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Oktober 1904.

Russiske Noter.....	216.25
4% Russiske Consols.....	92.25
3 $\frac{1}{10}$ % — Boden Kredit.....	88.75
5% Mexikanske 1899.....	101.90
5% Rumænske Stats.....	100.60
4% — — 1890.....	89.70

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

„Foren. Dampskibs.“ 4,000, „Norden“ 8,000, „Skjold“ 38,000, „Østasiatisk Komp.“ 10,000, „Union“ 6,000, „Urania“ 12,000, „Dannebrog“ 8,000, „Carl“ 26,000, „Kbhvn“ 32,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Danmark“ 2,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

LANDMANDSBANKEN

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*,
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira,
3 " " rød Portvin,
anbefales til d'Hrr, Skibskaptajner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3253.

Pris 10 Kr. pr. Kasse.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine- og
Steuere,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillers samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads
Skibsbyggeri. Træskæreri.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Meddelelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

Til forestaaende 1ste Trækning udløber Fornyelses-
fristen den 8de Oktober, altsaa

 paa Lørdag. 

De ærede Spillere, der ønsker at beholde deres
gamle Numre, bedes om at berigtige Fornyelsen
senest denne Dag, da Salget af de tilbageværende
Lodder derefter straks begynder.

Gevinsterne fordeles saaledes, at der paa en og
samme Lodseddél kan vindes 2 Gevinster i samme
Trækning.

Prisen for et Lod til 1ste Trækning er 1 Krone.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

CARL RISKÅ

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riskå“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

— DAMPSKIBE —

samt Kontrahering af nye.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc.
findes stedse paa Haand.

James Stenstrøm

Skibsmægler-
og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,

Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

G. C. De Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere have altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: "DRYDOCKS", BLYTH.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Udgivet af et Aktieselskab.

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

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Blankensteiners Eft.

Søkort

Toldbodvej 48.

ADOLF USTRUP
Baad- & Skibsbygger
Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6½ Fod Vand.
Alle Reparationer hurtigst og billigst.

Fiskefartøjer
ny Konstruktion



Sct. Annæplads 20.
Telefon 28070

anbefaler **Skræderi og**
fuldstændig **Herreekvipering.**

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.
Normal Underbeklædning,
prima Varer.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon-Nr.
6.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Oktober 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS. KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

F. C. GAMST & SØN,

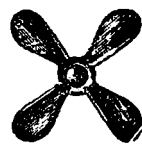
64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

Manometre • Vacuummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

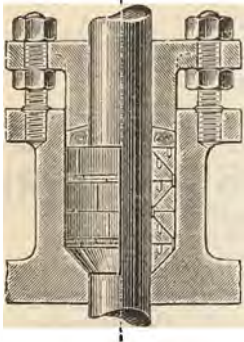
Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over **47,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.



Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Bekendtgørelse.

D'Hrr. Skibsføreres Opmærksomhed henledes
paa, at **Lodsningen gennem Havnerenden** til og fra
Stubbekjøbing Havn ene foretages af Havnefogden,
og at ankommende Skibes Signal til Havnefogden om
at komme om Bord bestaar i, at

Flaget fastgøres i Vantet.

Udvalget for Stubbekjøbing Havn, i September 1904.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Butte Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading the any other port.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
T.æffer 12-2, 8-8 Aften. Søndag 1-2.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telf. 120.



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

Søfolks Forsikring mod Ulykkestilfælde.

Regeringens Lovforslag forelagt i Folketinget.

I Tirsdags forelagde Indenrigsministeren i Folketinget Forslag til Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed. Vi giver her en Oversigt over Forslagets Hovedbestemmelser og dets Motiver.

I Lovforslagets første Afsnit: **Almindelige Bestemmelser**, fastsættes, at Søfolk i danske Skibe efter de i Loven givne Regler er forsikrede mod Følgerne af Ulykkestilfælde i deres Virksomhed. Forsikringen omfatter alle de Skibe, som er indførte eller skal indføres i det offentlige Skibsregister. Lige med saadanne Skibe anses fremmede Skibe, der er lejede af dansk Reder, for saa vidt de maaler 20 Reg-Tons Brutto eller derover. Orlogsskibe og andre Staten tilhørende Skibe kommer som Regel ikke under Loven. Dykker- og Bjærgningsskibe samt Fiskerskibe undtages fra Loven, for saa vidt de indgaar under de bestaaende Forsikringslove. Forsikringen gælder alle, saa vel Skibsfører som Mandskab, der, som hørende til Skibets Besætning, mod Vederlag eller uden Vederlag er antagne til Tjeneste om Bord, og som derfor ordentligvis skal findes indførte i Skibets Bemandingsliste. Det er uden Betydning for Forsikringsretten, om de er antagne af og lønnes af Rederen, Skibsføreren eller andre. Fra Forsikringen undtages dog de Skibsførere, Maskinmestre, Styrmand, Hovmestre, Regnskabsførere, Læger og andre med disse ligestillede, hvis faste Vederlag i Penge for deres Tjeneste paa Skibet overstiger 2,400 Kr. aarlig. For Skibe under 300 Reg.-Tons Netto gælder Forsikringen Skibsføreren, om han end selv maatte eje Skibet helt eller delvis. Personer, der befordres med et Skib som Passagerer, er ikke forsikringsberettigede, fordi de, mod Nedsættelse af Passagerbetalingen, forretter nogen Tjeneste om Bord og derfor er indførte paa Bemandingslisten. Under Hjemsendelse i Henhold til Søloven vedbliver Forsikringsretten, for saa vidt og saa længe Hjemsendelsen sker med dansk Skib. De Forsikringsberettigedes Efterladte er berettigede til Forsikring, for saa vidt de, da Ulykkestilfældet indtraf, var danske Statsborgere eller bosatte i Danmark, paa Færjerne eller i Bilandene. Er de bosatte andetsteds, er de kun forsikringsberettigede, saafremt den omkomne var Statsborger i et Rige, der yder danske Søfolks Efterladte Erstatninger i Ulykkestilfælde. — Forsikringen gælder Ulykker, bevirkede ved Søfartsvirksomhedens Drift eller ved de Forhold, under hvilke denne foregaar. Derunder er indbefattet alt Arbejde paa og ved Skibet, Ladning og Losning, Lastens i Land og om Bord-Bringelse, Befordring til og fra Skibet som om Bord og i Land Stigning, Virksomhed paa Søen til Redning af Menneskeliv eller til Bjærgning af Gods, Færden i Land i Ærinde for Skibet. Udelukkede er Ulykkestilfælde, som den paagældende selv har hidført med Forsæt eller ved grov Uagtsomhed.

Andet Afsnit omhandler **Forsikringskravene**. Indtræder der et Ulykkestilfælde, der medfører Nedsættelse af Arbejdsævnen, tilkommer der, saafremt denne Nedsættelse varer ud over 13 Uger, den Tilskadekomne Dagpenge. Dagpengenes Størrelse udgør for Skibsførere, Styrmand, Maskinister, Hovmestre, Regnskabsførere, Læger og med disse ligestillede 2 Kr. daglig, for det øvrige Mandskab 1 Kr. 50 Øre daglig. For hver Uge betales Dagpenge for 7 Dage, og delvise Dagpenge ydes ikke. Retten til Dagpenge er betinget af, at den Tilskadekomne paa Grund af Beskadigelsen ikke kan genoptage sit Arbejde, hvilket saa vidt muligt godtgøres ved Lægeerklæring. Dagpengeydelsen kan ikke vedblive ud over et Aar. Dagpengene vedbliver enten til den Tilskadekomne kan genoptage Arbejdet, eller til Invaliditets-Erstatningen er fastsat, eller til Dødsdagen.

De udbetales ugentlig. Nyder den Tilskadekomne Kur og Pleje i Udlandet under en dansk Konsuls Garanti for Betalingen, oppebærer denne Dagpengene og afholder Udgifterne af dem; det overskydende udbetales den Tilskadekomne. Den Tilskadekomne skal præstere Lægeerklæring for, at Betingelserne for Dagpengeretten er til Stede; Erklæringen betales af Arbejdsgiveren. Vedbliver Rederen at yde den Tilskadekomne fuld Løn, skønt denne ikke er fuldstændig arbejdsdygtig, eller i Udlandet yder ham fri Kur og Pleje oppebærer Rederen Dagpengene. — Har Ulykkestilfældet medført en Arbejdsudygtighed af blivende Beskaffenhed (Invaliditet) tilkommer der den Tilskadekomne en Pengesum. Er Arbejdsudygtigheden fuldstændig, skal Pengesummen udgøre det 6-dobbelte af Aarslønnen, dog ikke under 1,800 eller over 4,200 Kr. Er Arbejdsævnen kun forringet, beregnes Pengesummen i Forhold til Forringelsens Betydning. For en Forringelse af Arbejdsævnen af under 10 pCt. ydes ingen Pengesum. — Aarslønnen omfatter Pengevederlag, Kost, Logis og andre Ydelser, der udgør Vederlag for Tjenesten; Bolig om Bord ansættes til ikke over 15 Kr. maanedlig, fri Kost til ikke over 35 Kr. maanedlig. — Medfører Ulykkestilfældet Døden, tilkommer der de efterladte en Pengesum, svarende til det 4-dobbelte af den afdødes Aarsløn, dog ikke under 1,200 Kr. eller over 2,800 Kr. Efterlades kun en enkelt forsikringsberettiget, tilfalder hele Beløbet denne, efterlades flere, fordeles Beløbet mellem dem efter nærmere Regler. — Understøttelserne kan bortfalde, hvis den Tilskadekomne eller de Efterladte har Ret til Pension eller Understøttelse af Stat eller Kommune. Har de Ret til en for Rederens Midler tilvejebragt Pension, Understøttelse el. lign., kan Rederen efter nærmere Regler blive berettiget til Forsikringsbeløbet, helt eller delvis. — Sølovens Regler for de første 13 Uger efter Ulykkestilfældet bliver fremdeles gældende.

Tredje Afsnit omhandler **Forsikringspligtens Ordning**. Forsikringspligt paahviler som Arbejdsgiver vedkommende danske Reder, der har Raadighed over det paagældende danske eller fremmede Skib. Arbejdsgiveren er pligtig til at afgive sin Risiko efter Loven til et af Indenrigsministeren i Henseende til Overtagelse af saadan Forsikring anerkendt Selskab af Arbejdsgivere under gensidigt Ansvar eller Selskab med begrænset Ansvar. Efter Overtagelsen af Risikoen hæfter vedkommende Selskab. For gensidige Selskaber bestaar Anerkendelsen i Indenrigsministerens Stadfæstelse af Vedtægterne, Selskaber med begrænset Ansvar anerkendes paa nærmere for hvert enkelt angivne Betingelser. — Saafremt der meddeles noget Selskab af Rederier under gensidigt Ansvar Anerkendelse til Overtagelse af Forsikring, yder Staten Tilskud til Bestridelse af Præmierne for de af Selskabets Medlemmer, hvis under Loven hørende Sejlskibe er under 300 Reg.-Tons Netto. Statens Tilskud maa dog ikke overstige Halvdelen af den Præmie, de paagældende Medlemmer uden det maatte have betalt, og maa i intet Tilfælde overstige 5 Kr. aarlig for hver forsikringsberettiget Person. — Af Indenrigsministeren kan der meddeles den ovennævnte Forening Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af det Redere i Følge Sølovens §§ 64, 66, 90, 93 og 98 paahvilende Ansvar (Søfolks Forsørgelse i Sygdomstilfælde.) — For de skyldige Bidrag tilkommer der vedkommende Forsikringsselskaber Søpanteret i Skib og Fragt, ligesom Fordringen ogsaa har Fortrinsret i Skyldnerens Bo. — I Skibene skal paa et for hele Besætningen tilgængeligt Sted være opslaaet tydelig Angivelse om, at det hører ind under Loven, og hvor der er tegnet Forsikring.

I fjerde Afsnit fastsættes **Fremgangsmaaden ved indtrædende Ulykkestilfælde**. Ethvert Ulykkestilfælde skal af Reder eller den, der fører Skibet, snarest anmeldes til Arbejderforsikrings-Raadet, i fremmed Havn til det danske Konsulat. Med Anmeldelsen skal saa vidt muligt følge Lægeerklæring af nærmere angivet Indhold.

Skibsføreren skal i Dagbogen indføre, naar en Person af Besætningen bliver uarbejdsdygtig, og naar han atter bliver arbejdsdygtig; han skal endvidere skaffe fornøden Lægehjælp. Arbejderforsikrings-Raadet kan indhente nærmere Oplysninger om Ulykkestilfældet hos Rederen eller Skibsføreren saa vel som gennem afholdte Søforklaringer og Søforhør; det kan forlange Forhør optaget. I fremmed Havn aflægges Søforklaring i Anledning af Ulykkestilfælde ikke alene, naar Sølovens § 40 fordrer det, men ogsaa naar Konsulen finder det paakrævet; denne kan optage Forhør eller Forklaring uden Edfæstelse af Vidner.

Femte Afsnit: Arbejderforsikrings-Raadet fastsætter, at der i dette, som oprettedes ved Lov af 7. Januar 1898, dannes en særlig Afdeling til Behandling af de Søfarten vedrørende Sager. Afdelingen skal bestaa af Raadets Formand, af de to af dettes Medlemmer, der er valgte af Kongen, samt af 4 af Indenrigsministeren valgte Medlemmer, hvoraf to skal være Repræsentanter for Rederne, to for de forsikrede. Raadet afgør, om de anmeldte Tilfælde begrundet Krav i Følge Loven, om Størrelsen af de Ydelser, der tilkommer den Tilskadekomne eller de Efterladte, samt Tvivlsmaal om Dagpengene. Naar der er forløbet et Aar efter Ulykkestilfældet, uden at de endelige Følger er indtraadte, træffer Raadet saa vidt muligt endelig Afgørelse om den Pengesum, der skal tillægges Vedkommende. Eventuelt træffer det en midlertidig Bestemmelse.

Sjette Afsnit omhandler Forsikringssummernes Udbetaling og Forskellige Bestemmelser. Hvis den Tilskadekomne er mellem 30 og 55 Aar kan han vælge imellem at faa den ham tilkommende Pengesum udbetalt eller faa den omsat til en Livrente; for yngre eller ældre Mænd kan Raadet træffe Bestemmelsen; det samme gælder for Kvinder og umyndige Personer. En Forsikringsberettigets eller hans Efterladtes Krav kan ikke overdrages, pantsættes eller gøres til Genstand for Retsforfølgning til Kreditorers Fyldestgørelse. Overenskomster mellem Forsikringspligtige og Forsikringsberettigede om, at Bestemmelser i Loven ikke skal gælde, eller om, at de sidst nævnte skal udrede Forsikringspræmien eller nogen Del deraf, har ingen retslig Gyldighed; det samme gælder Overenskomster om Størrelsen af Ydelser efter Loven. Ved Udmønstring af Mandskab for Mønstringsbestyreren skal Rederen skaffe fornøden Oplysning om, hvorvidt Forsikring er tegnet hos et anerkendt Selskab. Der fastsættes nærmere Regler til denne Bestemmelser Gennemførelse. — Den Røder, der ikke afgiver sin Risiko efter Lovens Bestemmelser, anses med Bøder fra 50 til 500 Kr. Der fastsættes desuden Bøder for Overtrædelse af forskellige andre af Lovens Bestemmelser. Loven træder i Kraft efter Indenrigsministerens Bestemmelse, senest dog den 1. Januar 1906.

Af de Lovforslaget ledsagende Bemærkninger uddrager vi følgende:

Angaaende nærværende Lovforslag har der været ført Forhandlinger saa vel med Arbejderforsikrings-Raadet som med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og Ulykkesforsikringsforeningen for danske Fiskere. De stedfundne Forhandlinger har vel ikke resulteret i Tilvejebringelse af Enighed mellem de paagældende, men der er fra disses Side fremkommet Ønsker og Forslag, som man i ikke ringe Omfang har ment at kunne efterkomme. Saaledes som Forslaget foreligger formuleret, har man ved samme søgt at yde Fyldest overfor ethvert berettiget Krav, for hvilket Skibsfartens Repræsentanter har gjort sig til Talsmænd.

Ved Udarbejdelsen af Forslaget har man ladet det være sig magtpaaliggende i saa vid en Udstrækning som muligt at bringe de samme Principer til Anvendelse, der har fundet deres Udtryk i Lov af 7. Januar 1898 om Arbejdernes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde

i visse Virksomheder. Praktiske Hensyn har imidlertid gjort det ønskeligt, at der i flere Henseender foretages ikke ubetydelige Lempelser eller Afgivelser.

Det motiveres herefter i Bemærkningerne, at man har medtaget ogsaa den Søfartsvirksomhed, der ikke drives som Næringsvej, f. Eks. den, der drives af større Handelsfirmaer, der lader deres Vareforsendelser foregaa ved egne Skibe, og den, der foregaaer med Lystfartøjer, og der fortsættes derefter:

Medens Loven af 7. Januar 1898 overlader det til vedkommende forsikringspligtige, om han vil bære sin Risiko selv eller overdrage den til et af Indenrigsministeren anerkendt Forsikringsselskab, har man ved nærværende Lovforslag ment at burde paalægge den forsikringspligtige at afgive sin Risiko til et saadant Selskab. Man har nemlig ikke turdet se bort fra, at en Tilladelse for den forsikringspligtige til selv at bære sin Risiko lettelig vilde kunne medføre, at de forsikrede i mange Tilfælde ikke vilde erholde nogen Erstatning. For de Virksomheders Vedkommende, der omfattes af Loven af 7. Januar 1898, vil et indtrædende Ulykkestilfælde i det langt overvejende Antal Tilfælde kun ramme en enkelt eller et Par Personer. Anderledes stiller Sagen sig derimod for Søfartsvirksomheden. Hvor saaledes et Skib forliser, maa man regne med Muligheden af, at hele eller en større Del af Besætningen samtidig omkommer. Men den Erstatning, der i et saadant Tilfælde vilde komme til at paahvile vedkommende Reder, vilde hyppigt overstige hans Betalingsævnø. Samtidig med at de Efterladte helt eller delvis vilde gaa glip af deres Krav paa Erstatning, vilde Rederen tillige blive ramt af økonomisk Ruin. Ogsaa i denne sidstnævntes Interesse har man derfor paalagt ham som Pligt at afgive sin Risiko. At Afgivelsen maa finde Sted til et af Indenrigsministeren anerkendt Selskab, synes paakrævet af Hensynet til, at man kun derigennem vil kunne skabe den fornødne Sikkerhed for, at de af Arbejderforsikrings-Raadet paalagte Erstatninger uvægerlig vil blive betalte. Men ud her over synes der heller ikke at være Anledning til at gaa. Den tyske „See-Unfallversicherungsgesetz“ af 30. Juni 1900 tvinger ganske vist samtlige søgaaende Skibe udover en vis ringe Størrelse ind i et. hele Tyskland omfattende „Seerberufsgenossenschaft“ — uden Hensyn til, om det er Dampskibe eller Sejskibe. Hensigten hermed har formentlig i alt Fald tildels været den, at man ad denne Vej vilde kunne trykke Præmien ned for Sejskibenes Vedkommende paa Bekostning af Dampskibene, der hos private Forsikringsselskaber vilde kunne opnaa billigere Forsikringsvilkår end Sejskibene. Der ses imidlertid ikke nogen Grund til, at man skulde lade Dampskibene betale en Del af den Risiko, der ellers udelukkende vilde falde paa Sejskibene.

Men lader man saaledes Dampskibe og Sejskibe hver bære sin egen Risiko, rejser det Spørgsmaal sig, om Sejskibsflaaden er i Stand til uden Støtte fra anden Kant at bære de Byrder, der ved nærværende Lovforslag lægges paa den, eller om den ikke i hvert Fald har et vist Billighedskrav paa at erholde nogen Støtte. At Sejskibsflaaden virker under trykkede Kaar, fremgaaer formentlig tilstrækkelig af de statistiske Data, der vil kunne hentes ud af det af Statens statistiske Bureau udgivne statistiske Tabelværk vedrørende Danmarks Handelsflaade og Skibsfart.

Af denne Statistik følger herefter et Uddrag, hvis Resultat vil være kendt for vore Læsere af vort aarlige udførlige Referat af Statistiken, og det hedder saa fremdeles i Bemærkningerne:

Vil man paa Søfartsvirksomheden overføre de Principer, der har ligget til Grund for Loven af 7. Januar 1898, naar man til, at Ansvar for indtrædende Ulykkestilfælde først og fremmest maa lægges paa Dampskibe — der jo udelukkende skyldes den moderne Teknik — samt paa den Del af Sejskibsflaaden, hvis Eksistens vil

kunne føres tilbage til den moderne Driftsmaade for Søfartsvirksomhed, o: de store Skibe. Thi ihvorvel de store Sejlskibe i Følge foranstaaende Oversigt er gaaede betydeligt ned i Tal, er dog Gennemsnits-Tonnagen fra 1895 til 1902 vokset fra 556 R.-T. til 662 R.-T. Det fremgaar heraf, at Driften af Søfartsvirksomhed ved Hjælp af store Skibe stadig undergaar en Forandring derhen, at Skibene gøres større og større, medens samtidig de mindre store Skibe udgaar af Virksomheden. Det er jo da ogsaa kun naturligt, at den moderne Maade at drive Søfartsvirksomhed paa særligt maa vise sin Virkning paa de Skibe, der benyttes til Langfart; af det fornævnte Tabelværk fremgaar det, at af de 57 store Sejlskibe (over 300 R.-T.) var ved Udgangen af 1902 33 registrerede i Fanø Tolddistrikt og 7 i Kjøbenhavns Tolddistrikt.

For Dampskibenes og for de store Sejlskibes Vedkommende vil det derfor formentlig ikke være muligt at yde nogen Støtte, idet man derved vilde begaa en Ubillighed overfor de Industridrivende, paa hvilke man ved Loven af 7. Januar 1898 har lagt Ansvar uden samtidig at yde dem nogen Hjælp. Anderledes stiller Sagen sig imidlertid med Hensyn til Sejlskibe under 300 R.-T. Først og fremmest maa det nemlig erindres, at man ved Loven af 7. Januar 1898 i det store og hele har ønsket at holde Haandværket — det mindre — fri for Forsikringspligt, og med dette mindre Haandværk maa formentlig Søfartsvirksomhed ved Kystskibe og Skibe af Mellemstørrelse i al Fald til en vis Grad kunne ligestilles. Men hertil kommer endvidere, at Lovgivningsmagten allerede i en vis Henseende har taget Standpunkt til Sagen. Ved Lov om danske Fiskeres Forsikring i Ulykkestilfælde af 3. April 1900 er der nemlig aabnet Adgang for enhver her i Landet hjemmehørende, der ernærer sig ved Fiskeri med dansk Skib eller Fartøj, til at opnaa Forsikring i Ulykkestilfælde for et Beløb af 5 Kr. aarlig, saaledes at han, hvis han arbejder for en anden, som Regel vil kunne kræve det udlagte Beløb refunderet af sidstnævnte. Man har saaledes ment at turde lægge en Bidragspligt paa Arbejdsgivere i Fiskerivirksomhed, men samtidig har man dog fastsat en stærk Begrænsning for Bidragets Størrelse. Under Hensyn hertil maa det formentlig anses for fuldt forsvarligt at lægge Forsikringspligt ogsaa paa Sejlskibsflaaden, for saa vidt angaar Skibe af under 300 R.-T., naar man samtidig yder i alt Fald en vis Støtte til at bære den ny Byrde. I nærværende Forslag er det fastsat, at Hjælpen ikke maa overstige 5 Kr. aarlig for hver beskæftiget forsikringsberettiget Person. Men samtidig er der ogsaa trukket den Grænse nedad, at Loven ikke skal omfatte Skibe — Dampskibe saa vel som Sejlskibe — af en ringere Størrelse end 20 R.-T. Brutto, idet Søfartsvirksomhed, som udøves ved Skibe af en saa ringe Størrelse, nærmest maa ligestilles med det helt ringe Haandværk. For saa vidt angaar Besætningen i saadanne mindre Skibe, vil det nemlig synes det naturligste, at Spørgsmaalet om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde finder sin Løsning gennem en Udvidelse af Lov om danske Fiskeres Forsikring i Ulykkestilfælde af 3. April 1900. Under Hensyn til det foran anførte samt med Henblik paa de noget ringere Ydelser efter Loven af 3. April 1900 vil den stedfundne Forandring med Hensyn til Bidraget formentlig finde sin Forklaring. Af det fornævnte statistiske Tabelværk fremgaar det nemlig, at af de 3,087 Skibe over 4 R.-T. Netto, som Sejlskibsflaaden d. 31. December 1902 omfattede i det egentlige Danmark, kunde 1,059 Sejlfartøjer med 12,271 R.-T. henregnes til Fartøjer, bestemte til Fiskeridrift (bortset altsaa fra Baade paa 4 R.-T. og derunder). For disse 1,059 Sejlfartøjer udgjorde saaledes Gennemsnits-Tonnagen c. 11½ R.-T. Netto, o: Størstedelen af dem vil utvivlsomt falde under den ved nærværende Lovfor- slag dragne Grænse, 20 R.-T. Brutto.

Under Hensyn til de Redere ved Bestemmelserne i

Sølovens §§ 64, 66, 90 og 98 paalagte Forpligtelser overfor Skibsfører og Mandskab i Tilfælde af, at disse rammes af Sygdom, har man ved Bestemmelserne i nærværende Forslag ment at kunne indrømme Rederne den Lempelse, at Erstatningen i Tilfælde af blivende Invaliditet ikke skal overstige 4,200 Kr. i Stedet for som efter Lov af 7. Januar 1898 4,800 Kr. og i Tilfælde af Død 2,800 Kr. i Stedet for som efter nævnte Lov 3,200 Kr. Som en ikke uvæsentlig Lempelse for Rederne vil det ligeledes komme til at virke, naar det fastsættes, at der ingen Pengesum ydes for en Forringelse af Arbejdsævnens af under 10 pCt.

Af Motiverne til Lovforslagets enkelte Bestemmelser anfører vi:

Lovens Bestemmelser kan ved kongelig Anordning bringes til Anvendelse paa Skibe, der tilhører Staten, men ikke er registreringspligtige; herved vil Fyrskibe, Lodsskibe og lign. kunne drages ind under Loven. Bestemmelsen om, at kun de Skibsførere, Maskinmestre m. Fl. er undtagne fra Forsikring, hvis faste Vederlag i Penge udgør over 2,400 Kr. aarlig, skyldes et Ønske fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og er begrundet i Hensynet til, at de Paagældende ofte oppebærer Tantième m. m., og at det derfor hyppigt uden en saadan Regel vilde være vanskeligt at afgøre, hvorvidt de var forsikrede eller ikke. — Ved i Skibe under 300 R.-T. Netto at lade Forsikringen gælde ogsaa Skibsførere, selv om han ejer Skibet, inddrages Arbejdsgiveren i et vist Omfang blandt de forsikringspligtige; men disse Arbejdsgivere er i økonomisk Henseende ikke stillede synderlig anderledes end de andre ved Loven forsikrede Skibsførere. — Dagpengenes Størrelse er bleven fikseret for at udelukke Tvistigheder. — Der er tillagt Rederen Ret til at oppebære de den Tilskadekomne tilkommende Dagpenge, naar han i Udlandet for egen Regning yder den Tilskadekomne fri Kur og Pleje. Denne Bestemmelse er et simpelt Billighedskrav og vil formentlig bevirke, at Redere vil blive mere tilbøjelige til at yde saadan Kur og Pleje ogsaa i Tilfælde, hvor de ikke efter Søloven er pligtige dertil. — Om det Tilskud, Staten antages at komme til at yde, hedder det endelig:

I Følge den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe af Januar 1903 maa det antages, at der i alt findes c. 1,600 Sejlskibe, der vil omfattes af Loven. Idet herunder er medtaget de c. 50 Skibe over 300 R.-T., bliver tilbage c. 1,550 Skibe mellem 20 R.-T. Brutto og 300 R.-T. Netto, for hvis Vedkommende Statens Tilskudspligt kan blive effektiv. Af disse Skibe maa imidlertid 288 henregnes til Fiskerskibe, der ikke omfattes af nærværende Lovforslag. Herved formindskes Antallet af Skibe mellem 20 R.-T. Brutto og 300 R.-T. Netto til c. 1,260. Anslaaes den gennemsnitlige Besætning til 5 Mand pr. Skib, vil man naa til en Besætning paa disse Skibe af 6,300 Mand. At Tallet er tilnærmelsesvis rigtigt, godtgøres formentlig deraf, at der ved Folketællingen d. 1. Februar 1901 i Følge Oplysninger fra Statens statistiske Bureau blev optalt her i Landet:

af Skibsførere, Styrmænd og Maskinmestre i

Kjøbenhavn	Købstæderne	Land-distrikterne	hele Landet
736	997	699	2,432

af Matroser, Fyrbødere og ligestillede i

Kjøbenhavn	Købstæderne	Land-distrikterne	hele Landet
1,230	1,860	1,595	4,785

Tilsammen saaledes 7,117 Personer. Ud herover fandtes af Skippere og Lodser 952, men disse vil saa godt som ikke være at medtage, idet Skipperne i de fleste Tilfælde vil være Førere af Fartøjer under 20 R.-T.

Brutto, og Lodser i Almindelighed ikke omfattes af nærværende Lovforslag. Selv naar Hensyn tages til, at der paa Folketællingsdagen har været en Del Sømænd fra værende fra deres Hjemsted, naar man dog næppe stort op over det udfundne Tal, idet Sømænd paa Fartøjer under 20 R.-T. Brutto skal fradrages.

Statens Tilskud vil herefter formentlig ikke kunne komme til at andrage udover c. 32,000 Kr. aarlig.

Kjøbenhavn, d. 13. Oktober 1904.

I Anledning af en Notits angaaende Afgifter i Ghent, som vi i vort Nummer for 26. Maj d. A. gengav efter Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære, bringer vi nedenstaaende berigtigende Oplysninger fra det nævnte Cirkulære:

Under denne Overskrift indeholdt vort Cirkulære Nr. 108 for April i Aar nogle Bemærkninger, som nu viser sig at have beroet paa en Misforstaaelse, og vi beklager meget den foreliggende Fejltagelse, saa meget mere, som en urigtig Fremstilling af Faktum fra Mæglernes Side gav baade Rederiet og os Anledning til at tro, at der maatte foreligge et Forsøg fra Havneautoriteternes Side paa at opkræve en Afgift, hvorfor der ikke havde Hjemmel. Det viser sig nu, at dette ingenlunde er Tilfældet, men at det rette Forhold er det, at den paagældende Afgift af vedkommende Mægler med Urette var paalagt Rederiet i Stedet for Købmanden. Da Rederiet gjorde Forespørgsel hos Mæglerne om denne Udgiftspost, fik det følgende Svar:

„We beg to advise you that the 138.37 Francs are „to be paid to the town authorities to be able to retain „and to remain at a same berth during the discharging „and so to obtain a prompt despatch.“

Senere fik Rederiet yderligere følgende Brev fra Mæglerne:

„Referring to our letter of 7th. inst. we are glad „to inform you that we have been able, after we have „introduced an inquiry for the reimbursement of the „138.37 Francs to the town authorities, we have obtained „same. Please return us the receipt, and we will send „you a cheque for this amount.“

Fra Havnebestyrelsen i Ghent modtog vi derefter en Skrivelse, hvori denne beklagede sig over den Omtale, det havde været Genstand for, og fremholdt, at den omtalte Afgift var fuldt lovlig og aldrig var blevet tilbagebetalt. Dette gav Anledning til en nærmere Undersøgelse, hvis Resultat altsaa er det, at Rederiet er ført bag Lyset af Mæglerne, som kaster Skylden paa en af deres Kontorister. Sagens rette Sammenhæng er simpelthen den, at en Afgift, som Købmanden skulde betale, blev debiteret Rederiet og senere tilbagebetalt til dette, da Rederiet gjorde Indsigelser. Der er intet som helst at lægge Havnebestyrelsen i Ghent til Last, og vi beklager meget den begaaede Fejltagelse.

Et Spørgsmaal, som blev rejst ved sidste Møde i Hartlepoons Handelskammer, var: Hvad menes med Udtrykket short pit-props? Spørgsmaalet er af betydelig Interesse for alle Redere, der har med Trælastfarten at gøre, og naar man ser hen til den uhyre Stigning i Importen af Pitprops og Træmasse i de sidste Aar, er det mærkeligt, at Købmænd og Skibsredere endnu ikke er kommet overens om nogen skarp Definition af Ud-

trykket. En short prop betyder, i Følge „Shipp. Gaz.“, sædvanligvis en Prop paa 6—9 Fods Længde og ikke over 8 Tommer i Diameter; men i mange Konnossementer anføres saadanne Ladninger kun som „korte Props“. For at drage Fordel af denne Ubestemthed indfører Afskiberne ofte i deres Ladninger en betydelig Mængde long props, med det Resultat, at Skibene berøves en Mængde Lasterum, ofte indtil 20 pCt.

Dette kommer af det System, efter hvilket short props maales af det engelske Toldvæsen. Hvis f. Eks. en Prop maaler 8 Tommer fornedet og 6 Tommer foroven, anføres den som en 6 Tommers Prop — idet Topmaalet altid lægges til Grund for Proppens Maal. Naar derfor saakaldte long props maales efter denne ubestemte Regel, er Rederne udsat for at tabe meget i Fragt.

Det ovennævnte Møde nedsatte i denne Anledning en Underkomite, til at konferere med Minetømmerimportørenes Forening og Skibsrederforeningen om den her omtalte Sag og om andre Ting, vedrørende Importen af Pit-props.

Fuld og komplet Ladning af c. 1,200 Tons. Kaptajn og Rederi for det norske Dampskib „Salus“ havde anlagt Retssag mod Skibets Befragter Hr. R. Drost med Krav paa en vis Sum som „dead freight“. Certepartiet indeholdt nemlig en Klausul, som bestemte, at Skibet skulde laste „en fuld og komplet Ladning af c. 1,200 Tons“, medens Skibet kunde have ført 1,320 Tons, det vil sige 10 Procent mere. Man var enig om, at 10 Procent mere eller mindre end de i Certepartiet stipulerede 1,200 Tons var ment med Ordet „omkring“ (about).

Fra Citantens Side paastodes, at Befragterne, der var forpligtet til at laste „en fuld og komplet Ladning“, skulde have lastet op til Maksimum 1,200 Tons samt dertil 10 Procent mere, nemlig 1320 Tons, forudsat at Skibet kunde bære saa meget.

Fra Indstævntes Side gjordes gældende, at der med en Ladning af „omkring 1,200 Tons“ maatte forstaaes enten 1,320 Tons eller 1,080 Tons, og at en hvilken som helst Vægt mellem disse Kvantaler vilde tilfredsstille Certepartiets Mening, og at Indstævnte derfor ikke havde nogen Forpligtelse til at laste op til Maksimum.

Sagen blev forleden behandlet ved Handelstribunalet i Antwerpen, og dette fandt, at man med Hensyn til Certepartiets Forstaaelse maatte fæste sig ved Ordene „fuld og komplet“, og i Overensstemmelse hermed maatte Tribunalet give Citanten Ret.

(Norges Sjøfartst.)

Nyt Dampskibsselskab. Der er i disse Dage her i Byen stiftet et nyt Dampskibsselskab under Navn af Dampskibsselskabet Aktieselskabet Atalanta. Bestyrelsen bestaar af Grosserer H. V. Fisker af Firmaet Fallesen & Fisker, Grosserer J. P. Justesen, Sagfører Mandal Berthelsen, Kaptajn M. Nissen samt Skibsmæglerfirmaet Holm & Wonsild, sidstnævnte som Forretningsførere. Selskabet har foreløbig indkøbt det engelske Dampskib „Oaklands“, lastende c. 2,750 Tons d. w., som fremtidig skal føre Navnet „H. F. Fisker“ og hovedsagelig er bestemt for Fragtfart paa Nord- og Østersøen. Damperen skal føres af Kaptajn M. Nissen.

Af Aarsberetningen for 1903 fra Konsulatet i Genua til Udenrigsministeriet fremgaar det, at den danske Dampskibslinje, hvad Trafikken paa denne Havn angaar, ikke har haft meget at gøre — dog er

der, saavidt det kan ses, heller ikke sat noget ind paa at oparbejde den. — For mindre danske Sejlskibe vilde det formentlig passe at tage Returlast af Skifer til Hjemlandet eller England, bedre end at gaa i Ballast til andre Middelhavshavne for at søge Fragt der.

Ulykkesforsikring for Søfarende.

En engelsk Kommissions Betænkning.

Det antages jo almindeligt, at der i den nu paa-begyndte Rigsdagssamling af Regeringen vil blive forelagt et Lovforslag om Ulykkesforsikring for Søfarende*), og dette Spørgsmaal, der nu igennem en Række Aar har beskæftiget vore Søfartskredse, vil da i endnu højere Grad end hidtil samle disses Interesse om sig. I den Tid, i hvilken der har været arbejdet paa dets Løsning, har det jo fra Skibsfartens Side stedse været gjort gældende, at Søfartens ejendommelige Forhold krævede, at man for dens Vedkommende traf en særlig Ordning, saaledes at man ikke uden videre udvidede de Regler, der gælder for Arbejdernes Ulykkesforsikring i visse andre Virksomheder, til ogsaa at gælde for Søfarten. Forhaabentlig vil dette Standpunkt finde Tilslutning, naar denne Sag nu kommer til at foreligge for Lovgivningsmagten. I hvert Fald har det Interesse at se, at det gøres gældende med megen Styrke i en Betænkning, der for kort Tid siden er afgivet af en af den engelske Regering nedsat Kommission; og mulig kan dette ogsaa have en vis Betydning for Sagens Behandling her i Danmark. Ogsaa i andre Henseender yder den nævnte Betænkning Bidrag til Spørgsmaalets Belysning, og i det efterfølgende skal derfor gives en Oversigt over dens Indhold, for saa vidt det vedrører Ulykkesforsikring for Søfartens Arbejdere. Forinden vil det være hensigtsmæssigt at angive nogle Hovedpunkter i den bestaaende engelske Lovgivning om Ulykkesforsikring.

De engelske Love om Arbejderes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde udkom i 1897 og 1900. Ligesom her i Danmark har man ikke ved disse første Forsøg faaet alle Arbejdere inddragne under Lovene. Loven af 1897 omfatter i det væsentlige Arbejderne i industrielle Fag og i Bygningsfagene, og ved Loven af 1900 udvidedes den først nævnte Lov til at omfatte Landbrugets Arbejdere. Medens man her i Danmark vistnok nærer Tvivl om, hvorvidt man vil kunne bringe Landbrugets Arbejdere (af hvilke Hovedmængden endnu ikke er ulykkesforsikrede ved Lov) ind under de Regler, som gælder for de industrielle Fags og Bygningsfagene Arbejdere, har man i England uden Forbehold gjort dette. Loven af 1900 indfører derfor ingen ny Regler i den engelske Lovgivning, men er kun en Udvidelse, og en meget betydelig Udvidelse, af den tidligere Lovs Virksomhedsomraade. Denne gør Arbejdsgiveren ansvarlig for Følgerne af de Ulykkestilfælde, der rammer hans Arbejdere, medens de er beskæftigede i hans Virksomhed, eller som en Følge af denne Beskæftigelse. Kun hvis Arbejderen som Følge af Ulykkestilfældet i mindst to Uger forhindres i at fortjene sin fulde Løn, bliver Arbejdsgiveren gjort ansvarlig. Hvis Ulykkestilfældet skyldes Forsæt fra Arbejderens Side, bliver Arbejdsgiveren ikke ansvarlig. Spørgsmaal om Erstatningsansvar efter Loven saa vel som om Erstatningernes Størrelse og Varighed i Henhold til dennes Bestemmelser afgøres ved Voldgift. Det kan tillades Arbejdsgiveren at kontrahere med sine Arbejdere om at overdrage sine Forpligtelser overfor disse til et Assuranceselskab eller en

lignende Institution, forudsat at dennes Bestemmelser ikke er mindre gunstige for Arbejderen end Lovens; iøvrigt gaar Lovens Bestemmelser forud for enhver Kontrakt i modsat Retning, der er sluttet efter Lovens Ikrafttræden. De Erstatninger, der fastsættes i Loven, er følgende: Naar Ulykkestilfældet medfører Døden og Arbejderen har Efterladte, som han underholdt helt, enten en Sum af Størrelse som hans Arbejdsfortjeneste hos samme Arbejdsgiver i de sidst forløbne tre Aar, eller en Sum af 150 Lst., men saaledes at det bliver den største af disse Summer, i intet Tilfælde dog mer end 300 Lst.; har Arbejderen været i vedkommende Arbejdsgivers Tjeneste i mindre end tre Aar, beregnes hans Fortjeneste i de tre Aar ved at multiplicere hans ugentlige Tjeneste med 156. Har den omkomne Arbejder Efterladte, som han delvis forsørgede, bestemmes den Erstatning, de skal have, ved Overenskomst eller ved Voldgift i Forhold til det Tab, de har lidt. Har han ingen saadanne Efterladte, erstattes Udgifterne ved hans Sygepleje og Begravelse indtil et Beløb af 10 Lst. Medfører Ulykkestilfældet hel eller delvis Invaliditet, skal Arbejderen efter Udløbet af den anden Uge, og saa længe Invaliditeten varer, have en ugentlig Erstatning af ikke over 50 pCt. af hans gennemsnitlige ugentlige Fortjeneste i det sidst forløbne Aar eller den Del af det, i hvilken han har været i Arbejdsgiverens Tjeneste; denne Erstatning skal ikke overstige 1 Lst. Vedvarer saadan ugentlig Udbetaling ud over 6 Maaneder, kan Arbejdsgiveren ved Overenskomst eller Voldgift faa den afløst ved Udbetaling af et samlet Beløb. Loven giver udførlige Regler for de Voldgiftskendelser, dens Bestemmelser kan foranledige. Kendelserne afsiges af en Voldgiftsret eller Voldgiftsdommer, for saa vidt Parterne (Arbejdsgiver og Arbejdere) kan enes om at vælge en saadan, i modsat Fald af de almindelige Domstole eller en af vedkommende Domstol udnævnt Voldgiftsmand.

Den Regeringskommission, hvis Arbejde nu er afsluttet, har haft til Opgave at udvide Virksomhedsomraadet for de ovenfor kortelig omtalte Love til andre Klasser af Arbejdere, derunder Søfartens, og at afhjælpe de Mangler, disse Love har vist sig at have. Idet Kommissionen nu stod overfor den Opgave, at inddrage Søfartens Arbejdere under Ulykkesforsikringen, mødte den det samme Forhold, som findes her i Danmark saa vel som i de fleste Lande, der driver Søfart, nemlig at der allerede ved Lov er sikret Søfolkene — i Modsætning til andre Arbejdere — en vis Forsørgelse i Sygdomstilfælde. Bestemmelserne herom findes i den engelske Sølov (Merchant Shipping Act, 1894) og er i Principet overensstemmende med dem, vi kender fra de nordiske Sølove. De sikrer Sømanden, naar han paa Rejsen rammes af Sygdom, fuld Lønning under denne, saa længe han forbliver om Bord i Skibet, samt Kost, Medicin og Lægehjælp. Naar han paa Grund af Sygdom afgaar fra Skibet i Udlandet, faar han ikke Lønning, men Rederen er iøvrigt ansvarlig for hans fulde Forplejning og Sygepleje indtil han enten er helbredet eller dør eller er ført tilbage til en Havn i Storbritannien; desuden skal Rederen bekoste hans Hjemsendelse og, i Tilfælde af at han dør i Udlandet, hans Begravelse. Her er der altsaa paalagt Rederen — i Modsætning til andre Arbejdsgivere — en Forsørgelsespligt overfor Søfolk, der rammes af Sygdom, og den engelske Kommission har været ganske paa det rene med, at dette Forhold: at saavel Reder som Sømand ved den allerede bestaaende for Søfarten særlige Lovgivning er stillet anderledes end Arbejdsgivere og Arbejdere i andre Fag, maa bevirke, at de ikke kan bringes ind under de samme Regler som disse med Hensyn til Ulykkesforsikring. Men ogsaa ud fra mere almindelige Betragtninger kom Kommissionen, som det vil fremgaa af det følgende, til dette Resultat.

Kommissionen har, som det er engelske Kommissioners Sædvane, ladet det være sig magtpaaliggende at indhente Udtalelser baade fra Skibsredere og Søfolk om

*) Dette Lovforslag er, som det vil ses andet Steds i Bladet nu fremsat.

den Sag, den havde til Behandling. Disse Udtalelser var selvfølgelig ikke overensstemmende. Paa Søfolkene Vegne hævdede deres bekendte Fører, Mr. Havelock Wilson, at Loven om Ulykkesforsikring for Industriens og Landbrugets Arbejdere uden Undtagelse eller Indskrænkning burde udvides til at omfatte ogsaa Søfolkene. Rederne gjorde paa den anden Side gældende, at denne Lovs Bestemmelser ikke kan eller bør finde Anvendelse paa Søfarten, for hvilken de ikke passer, baade paa Grund af Skibenes lange Fraværelse fra Hjemlandet og paa Grund af den hyppige Skiften af Mandskabet eller Dele af det, hvilket i de fleste Tilfælde vil forhindre Tilvebringelsen af de Bevisligheder og de Personer, der er nødvendige for at konstatere Rederens Ansvar, eller at han ikke har Ansvar. Fremdeles fremførte Rederne her det Argument, at de er ude af Stand til, efter at Skibet har paabegyndt sin Rejse, at udøve nogen som helst personlig Kontrol over Skibet eller over Mandskabet, og at begge Dele under Rejsen er udsatte for Farer, der i mange Tilfælde skyldes „Act of God“, og overfor hvilke menneskelig Magt intet kan udrette. Der er her en skarp Adskillelse mellem Arten af det Ansvar, som Loven vil lægge paa Rederen, og det, som den lægger paa andre Arbejdsgivere, og de engelske Redere gør gældende, at naar man anser det for nødvendigt at forsikre Søfolkene mod Ulykker, der skyldes „Act of God“, saa maa Staten overtage saadan Forsikring.

Overfor disse forskellige Opfattelser udtaler nu Kommissionen, at Rederne har Ret i, at de er ude af Stand til, efter at Skibet er afsejlet, at udøve nogen virkelig Kontrol med det eller Besætningen. Men Principet i den bestaaende Lov om Ulykkesforsikring er det, at Arbejdsgiveren er erstatningspligtig, ligegyldig af hvad Grund Ulykkestilfældet er indtruffet: hvad enten det ikke skyldes Fejl fra nogen Side, eller det skyldes Forsømmelighed hos en anden Arbejder eller en Overordnet eller endog hos den Tilskadekomne selv, naar han blot ikke har udvist alvorlig eller forsætlig Forsømmelighed. Da dette Princip er fastslaaet i Lovgivningen, synes der ikke at være Grund til at fravige det overfor dem, der udfører deres Arbejde paa Søen, om det end maa anvendes med visse Indskrænkninger, saa meget mere som Dødeligheden blandt Søfolk paa Grund af Ulykker er meget stor, og som visse andre Lande har fundet det nødvendigt at træffe særlige Bestemmelser med Hensyn til Erstatning til Søfolk efter Ulykkestilfælde. Men medens Kommissionen altsaa akcepterer dette Princip og tilraader at anvende det i den paatænkte Lov om Ulykkesforsikring for Søfolk, gør den dog gældende, at den bestaaende, ovenfor omtalte Lov af 1897 ikke bør finde Anvendelse paa Søfarten, og den anfører flere Grunde herfor. For det første passer Loven ikke for de Ulykkestilfælde, der forefalder paa lange Rejser, hvor den Tilskadekomne i mange Tilfælde sendes hjem, medens Skibet og det øvrige Mandskab forbliver i Udlandet paa ubestemt Tid. De Vanskeligheder, som dette vil medføre med Hensyn til Bevismaterialets Tilvebringelse og til de fornødne Oplysninger om Sygdommen, vil i de fleste Tilfælde være uovervindelige. For det andet kommer Loven, som ovenfor omtalt, i Konflikt med de Bestemmelser om Søfolks Forsørgelse i Sygdomstilfælde, der findes i den engelske Sølov, og disse Bestemmelser er tilmed, saa vidt de rækker, mere fordelagtige for Sømanden. Skal derfor Principerne i Loven af 1897 finde Anvendelse paa Søfartens Arbejdere, maa de tillæmpes efter Søfartens særlige Forhold.

Herom stiller Kommissionen nu en Række Forslag. Den foreslaar, at Sølovens Bestemmelser for Søfolk og deres Efterladte i Tilfælde af Død eller Invaliditet som Følge af Ulykkestilfælde udvides til at gælde ogsaa, efter at Sømanden er ført hjem til Storbritannien, og at Erstatningerne fastsættes efter andre Regler end dem, der gælder paa Landjorden. Den gør dernæst opmærksom paa, at Sømanden ofte udsætter sit Liv for Fare, uden

at dette egentlig kan siges at ske i Skibets Tjeneste; det sker derimod af humane Hensyn, og der er Tilfælde, i hvilke det er Kaptajnens og Mandskabets Pligt at udsætte sig for den mest overhængende Fare, forinden de opgiver Vovestykket; saadanne Forhold findes ikke paa Landjorden, og Risikoer af denne Art bør ikke udelukkende bæres af Skibsrederen, men Staten bør være med til at bære dem. — For mindre Skibes (Kystfarere, Fiskerfartøjer etc.) Vedkommende vil det dernæst ofte være Tilfældet, at Ejeren af Skibet arbejder med meget smaa Midler, der ikke tillader ham at holde det forsikret mod helt eller delvist Havari, og Sømanden eller hans Efterladte vil da være udsat for ikke at kunne faa den Erstatning, de har Krav paa. Efter den engelske Sølov er Rederens Ansvar begrænset i Tilfælde af Ulykker, der medfører Tab af Liv eller Tilskadekomst, naar der ikke foreligger Fejl fra hans Side, og Sømanden eller hans Efterladte vil i visse Tilfælde ikke kunne faa den fulde Erstatning, de har Ret til. I Tilfælde af Sammenstød mellem et britisk og et udenlandsk Skib, i hvilket det er bevist, at det sidste er skyldigt, og naar begge Skibe synker eller lider totalt Havari, vil den britiske Reder, foruden at miste sin Ejendom, komme til at betale Erstatning til Mandskabet i sit Skib eller Folkene Efterladte for Følgerne af de Ulykkestilfælde, der er forefaldne, uden at have nogen Mulighed for at faa Dækning fra Rederne for det skadegørende Skib; thi de fleste andre Landes Love lægger ikke noget personligt Ansvar paa Rederne i saadanne Tilfælde, og naar Skibet er gaaet under, findes der ikke nogen Ejendom, hvoraf Fordringer som disse kan udredes. Disse Betragtninger har ført Kommissionen til at pege paa den mulige Nødvendighed af tvungen Forsikring, der fuldstændig skulde sikre Erstatningernes Udbetaling, uden at lægge en urimelig Byrde hverken paa Rederne eller Sømandene. Den Form for Erstatning, som Kommissionen har haft under Overvejelse, er saa afvigende fra den, der er indført i Loven af 1897, at Kommissionen, saafremt en saadan Forsikring etableres, anser det for nødvendigt meget nøje at overveje, hvorledes de fornødne Midler skal bringes til Veje. Men dette Spørgsmaal, og om Byrden bør fordeles mellem Rederne, Søfolkene og Staten, anser Kommissionen for liggende udenfor det Omraade, der er Genstand for dens Undersøgelse.

Kommissionen foreslaar sluttelig, at de Voldgifts-afgørelser, der skal finde Sted efter forefaldne Ulykkestilfælde, skal henvises til Handelsmarinens Tilsynsmænd (superintendents), og hvis Parterne ikke kan enes herom, til de lokale Domstole.

Den her omtalte Betænkning har særlig Interesse ved, at den saa stærkt betoner Forskellen mellem Erhvervet paa Søen og Erhvervene paa Landjorden og den Indflydelse, denne Forskel bør have paa Lovgivningen. Dernæst ved at den gør gældende, at der ved Lovgivning om Ulykkesforsikring for Søfarende maa tages Hensyn til den bestaaende, ved Sølovgivningen fastsatte Forsørgelse for Søfolk. Og endelig ved dens Pegen paa en mulig Nødvendighed af tvungen Forsikring. Desværre stanser Betænkningen paa et Punkt, hvor man netop maatte ønske, at den havde fortsat, nemlig ved Spørgsmaalet om Forsikringsbyrdens Fordeling; men den nævner dog Muligheden for en Fordeling, der ikke, i Modsætning til Loven for andre Fag, rammer Arbejdsgiverne alene. Betænkningen fortjener derfor Interesse her i Danmark i dette Øjeblik, da vi her hjemme staar overfor Forsøget paa at løse Spørgsmaalet om Ulykkesforsikring for Søfarende.

Fra St. Louis Udstillingen.

Cunard Linjens Turbinedampere.

Blandt St. Louis Udstillingens Bygninger for Transportfartøjer har Cunard Linjen den mest tiltrækkende og fuldstændige. Her findes hovedsagelig en Række nydelige Fartøjsmodeller, der illustrerer Skibsbygningskunstens Fremskridt, idet de forskellige Transatlanterhavs-dampere, der er byggede i de sidste 65 Aar for Cunardlinjen, er udstillede.

Blandt alle de udstillede Modeller er det dog Modellen af den 40,000 Tons store Turbinedamper, der vækker den stærke Interesse — dels paa Grund af Størrelsen og dels paa Grund af, at den er bestemt til en Hastighed af 25 Knob.

Da samtlige Modeller er bygget efter samme Skala, kan man let se den store Forskel i Længde, Dybde og Bredde mellem sidstnævnte Fartøj og de øvrige. Resultatet er slaaende, thi selv den 625 Fod lange „Lucania“ ser ud som en Dværg ved Siden af Kæmpen paa 40,000 Tons.

Det, man straks lægger Mærke til ved Turbinedampere, er deres høje Fribord, de høje og stordiametrede Skorstene og de svære, rummelige øverste Dæk. Paa Grund af den mellem Verdens forskellige Dampskibskompagnier herskende skarpe Konkurrence har Cunard-Kompagniet ikke vedføjet Data angaaende Fartøjets eller Maskinernes Dimensioner, men, det er sandsynligt, at Fartøjets Længde vil blive c. 800 Fod, Bredden c. 88 Fod og Dybgaandet 25 Fod. Deplacementet vil, som før nævnt, komme op til c. 40,000 Tons.

Ved at studere Modellen ses, at Sidepladerne i Fartøjet gaar et Dæk højere op, end hvad der har været sædvanligt med de store Oceandampere. Dette gør Fribordet saa meget større (10 Fod), og Fartøjet faar tre Rækker Ventilatorer i Stedet for to. Fra Forkant af forreste Skorsten og til Stævnen er Fartøjssiden hævet endnu en Dækshøjde; dette øverste Dæk er fra 50 Fod agten hen for Broen og helt hen til Boven aldeles aabent som et Gulv.

Bovens Fribord er omkring 45 Fod og midtskibs 35 Fod.

Over Vandlinjen er seks Dæk, af hvilke tre i selve Skroget, de øvrige tre er i Overbygningen og danner til Dels store aabne Promenadedæk.

Skorstenen, der rækker c. 170 Fod over Kølen, er altsaa adskillig større end selve „Lucania“s Skorstene, der er 21 Fod i Diameter. De er elliptiske i Tværnit og maaler 31 Fod langs den længste Akse.

Hestekraften, der er nødvendig for selv i daarligt Vejr at drive Fartøjet op til 25 Knob, skal overstige 75,000 H.K., der vil blive fordelt paa fire uafhængige Skrueaksler. De to yderste Skrue kommer ud af Skibssiden temmelig langt forude, medens de to andre Skrue staar paa den sædvanlige Plads. Ved at fordele Hestekraften paa fire Aksler vil man naturligvis være garderet mod den Slags fatale Maskinavarier, hvor Fartøjet bliver nødt til at ligge stille, eller drive for Vind eller Sø. Naar en Skrue staar stille, kan Farten med de øvrige drives op til over 22 Knob.

Fartøjet forventes færdigt i 1906. Hvis den 420 Fod lange „Baltic“ af 1871 og den 200 Fod lange „Britannia“ af 1840 lægges langs Siden af denne Turbinekæmpe, vil der endnu mangle 180 Fod i, at Længden bliver ens. (Norges Sjøfartst.).

Fragtmarkedet.

Medens baade Nordamerika og La Plata viser forbavsende ringe Aktivitet, saa at de i forrige Uge betalte

Rater til Dels ikke har været til at opretholde, er der fremdeles en jævn Fasthed at konstatere i alle de øvrige Markeder. Navnlig Indien, som konsumerer en Mængde Tonnage, er tilfredsstillende og har sluttet til helt ind i Januar Maaned, og den Omstændighed, at en stor Del Baade dirigeres fra Middelhavspladserne i Ballast gennem Suez Kanalen, bidrager i væsentlig Grad til at støtte Middelhavs- samt Sortehavs- og Azoff Fragterne, som gennemgaaende ogsaa er lidt højere end for en Uge siden, men med de tarvelige Kulfragter nedefter maa de endnu højere op, førend de levner nogen nævneværdig Fortjeneste. Fra Østersøen er de engelske Baade nu for en stor Del ved at trække sig ud, hvilket nok letter noget, men den skandinaviske og tyske Tonnage er vokset i den Grad stærkt i de sidste Aar, at der ingen Mangel er paa Baade nu, og Raterne for Efteraars Trælaster i Aar er i de fleste Tilfælde ogsaa lavere end de sædvanligvis plejer at være paa denne Aarstid. Hvad Raterne for Korn angaar, da er disse faste for prompt Lastning, men over $1/2^{1/4}$ à $1/3$ Hvedebasis fra St. Petersborg, $10^{1/2}$ à 11 d. Havrebasis fra Libau til London eller Rotterdam har vi dog ikke set endnu i Aar. Der siges at ville blive en meget betydelig Eksport af Korn fra Rusland, og der er ogsaa allerede sluttet nogen Tonnage forud for hele dette og for en stor Del af næste Aar, baade fra Libau, Windau og St. Petersborg. Fra sidstnævnte Havn er betalt $1/2^{1/4}$ à $1/3$ Basis London, Rotterdam for Rejser over Sommermaanederne.

Det østlige Marked har taget et ret betydeligt Antal Baade, og fra Kurrachee betales pr. Oktober 19/ til udsøgt Havn, hvilket er Aarets højeste Rate, medens der pr. November kan faas $18/3$ à $18/$, pr. December $17/6$ à $18/$. Bombay var livligere og betalte $17/6$ à $18/$ pr. Oktober, 17/ November. Calcutta sluttede til 25/9 Dødvægt pr. Oktober. Rispladserne viser ikke særlig meget Liv. Raten er 25/ à 27/6 pr. Oktober/November. Fra Filippinerne til U. S. betales 50/ for Hamp pr. Januar. Sortehavet og Azoff fragtede livligt, til Dels til højere Rater, og Begæret efter Tonnage er fremdeles ganske godt. For større Baade betales omkring 9/6 fra Odessa, Nikolajeff eller Sulina til udsøgt Havn pr. Oktober, medens der for mindre Baade paa Charter kan betinges 10/ à 10/3. Fra Azoff blev der placeret en Mængde Baade til Rater varierende mellem 10/6 à $11/3$ „any“, 6 d. ekstra Hamburg, alt efter Størrelsen og Positionen. Til én dansk Havn betales for et Par 3,300 Tons Baade $12/3$, Option to Havne $12/9$, prompt. Donauen tager saa godt som ingen Baade.

Middelhavet viser ingen nævneværdige Forandringer. Der er et nogenlunde normalt Forhold mellem Tilbudet af Laster og Tonnage, og Forretning foregaar roligt og jævnt. For Erts sluttedes en Del Baade til omtrent forrige Uges Rater. Der noteres 8/ for Fosfat Sfax/Ghent, 8/3 Antwerpen, 8/ Bougie/Rotterdam, og 9/3 betales Sfax/Aarhus og Kastrup, „free despatch“. Fra Gaza til Hull noteres 10/ for Byg og fra Aguilas eller Almeria til Firth of Forth $13/6$ à $14/$ for Esparto. Aleksandria sluttede til $10/3$ Bomuldsfrø direkte Havn U. K. $11/3$ Ordre, ganske prompt. For Erts fra Bilbao betales sidst 4/6 Tyne Dock, $4/7^{1/2}$ Middlesbro, $4/10^{1/2}$ Rotterdam, 5/ Dunkerque.

Nordamerika er i en meget tarvelig Forfatning, og navnlig fra Golfen er det næsten ikke muligt at faa andet end Trælaster, da Rutebaadene saa at sige tager Rub og Stub af andet Gods fra New Orleans, Galveston etc. For Træ betales 80/ Gulffort/Rotterdam, 85/ Mobile/Hamburg og en Havn paa Englands Vestkyst, og til La Plata kan faas 12 à $12^{1/2}$ Dollars. Fra Wilmington er gentaget 23/9 for Bomuld til Liverpool eller Bremen, og for Fosfat betales 13/ Port Inglis/Zwijndrecht pr. Oktober. Samme Rate noteres pr. Marts fra Fernandina til Stettin. For Petroleum fra New York eller Filadelfia kan nu næppe betinges mere end 19 à $19^{1/2}$ Cents Hongkong, 20 Cents to japanske Havne, 21 Cents

Shanghai. De kanadiske Pladser har meget lidt at byde paa; 40/ betaltes pr. Oktober fra St. John til 2 Pladser paa Englands Vestkyst, 37/6 noteres til én Havn, 40/ fra Westbay, 42/6 fra Miramichi.

La Plata er flovet yderligere af og pr. 15. Oktober/15. November betinges nu næppe over 17/6 til U. K. eller Kontinentet for Maksimum c. 4,000 Tons Baade. Fra Buenos Ayres sluttedes til 15/3 for en 5,000 Tons Damper. For Quebracho akcepterede en Oktober Baad 20/ fra Colastine til New York.

Østersøen er en Smule fastere, saa vel hvad Kornsom Trælastfragterne angaar, men sidstnævnte er knappe. Korntilførslerne til de russiske Pladser har i den senere Tid været rigeligere. Fra St. Petersborg betales 1/2¹/₄ pr. Qr. Hvedebasis til London eller Rotterdam, hvilke Rater ogsaa kan opnaas fra Reval. For Lastning ultimo Oktober/primo November (altsaa kun med 3 Fods Dækslast) bydes 25/ D/B., 1/3 Boards 26/6 Kronstadt/London. For Kappbjælker fra Windau noteres Hfl. 13 à 13¹/₂ til Terneuzen, Hfl. 13¹/₂ à 14/ til Ghent. Riga er ikke særlig aktiv, der noteres 10¹/₂ d. Havrebasis London, Hull, Rotterdam, 1/3 Glasgow, Frcs. 18 Hør, Frcs. 7 Oljekager Dunkerque, Ghent, 21/ à 22/ D/B. London, Hfl. 12 pr. Std. Props Rotterdam, Frcs. 28 D/B. Antwerpen, Frcs. 29/30 D/B. Rouen, Rm. 11/12 Smaadamper til Sydsverrig eller tysk Østersøhavn. Libau er livligere og har betalt op til 11 d. pr. Qr. Havrebasis London eller Rotterdam for prompte Baade, men pr. November betinges ikke over 10¹/₂ d. Fra Königsberg noteres 1/3 Hvedebasis London, 1/1¹/₂ Leith, 6/ à 6/6 pr. Load Sleepers London, 8/9 à 9/ Liverpool. Træfragter fra Botten er som sagt usædvanlig sparsomme, navnlig for Sverrigs Vedkommende, men Raterne viser dog en lille Bedring. En 450 Stds. Baad sluttedes til 25/ pr. Std. D/B. Kotka/Wisbech, Frederikshavn/Antwerpen, endvidere en 400 Stds. Baad fra to Pladser Wiborg til Ostende Frcs. 28 D/B. B. Der noteres 21/6 à 22/ D/B. 1/2 Boards Raumo, Kotka og Louisa/Hull, 25/6 à 26/ pr. Gøteborg Favn Shortprops Wasa/Hull, Frcs. 33/34 pr. Favn, Sydfinland/Ghent eller Calais. For Afskibning over Saisonen 1905 sluttedes en Kontrakt paa 75,000 Tons Erts til 5/1¹/₂ pr. Ton fra Luleå til Holland.

Kulfragterne er ikke undergaaede væsentlige Forandringer i Ugens Løb. Der er et jævnt godt Begær for Tonnage til danske Provinshavne og tyske Østersøhavne, og i enkelte Tilfælde har der været betalt over Dagens almindelige Markedsrate, men i andre Retninger er der ikke noget særligt at bemærke. Fra Østkysten kan der endnu placeres nogle Dampere til Kronstadt til 3/9 à 3/10¹/₂ Tynen betaler iøvrigt 3/9 à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/1¹/₂ Swinemünde, 4/ à 4/3 Riga eller Libau, 3/9 à 4/ Reval, 3/10¹/₂ à 4/ Stockholm, 4/9 Genua, 4/10¹/₂ Livorno. Firth of Forth har sluttet til 4/3 à 5/ dansk Provinshavn, 4/6 à 4/7¹/₂ Kiel eller Wismar, 4/ Swinemünde, 4/3 à 4/7¹/₂ Neufahrwasser eller Pillau (12/1,500 Tons Baade), 4/3 à 4/6 Gefle eller Norrkøping, 5/ Genua. Fra Cardiff er sidst betalt 4/9 Kronstadt, 4/6 Lissabon, Frcs. 8 Tunis, 4/10¹/₂ Genua, 4/7¹/₂ Neapel (800 Tons Losning), 4/3 Port Said, 4/6 Aleksandria, 6/ Bombay, 5/7¹/₂ Las Palmas, 7/6 à 7/9 La Plata, 9/ Rio Janeiro, 10/ Santos.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Königsberg staar Markedet ret godt, og noteres der 16 à 17 Mark pr. 2,500 Kilos Rugbasis/Oljekager til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne; til Østnorge 18 à 19 Mark. Østkyst England 1/9 à 2/, til Ostende 2/3 Hvedebasis, Sundsvall 6 Mark.

ab Stolpmünde er sluttet til 4¹/₂ og 5 Mark for Rug til Danmark, Sydsverrig, der noteres et Par Laster derfra, men forøvrigt er det stille.

ab Stralsund og de øvrige pommerske Kornpladser staar det omtrent helt stille; for andetsteds liggende Skibe er det omtrent umuligt at opdrive et Tilbud; ab

Greifswald noteres Mel til Korsør 5 Mark og Rug til Uddevalla 5¹/₂ Mark.

ab Rostock er Forholdet det samme, der blev noteret til Bremen 5¹/₂ Mark til Papenburg, 6 à 6¹/₂ Mark pr. Ton Rug.

ab Kjøbenhavn skal være sluttet til Burgstacken 3¹/₂ Mark, Haderslev 4 Mark, Kolding 16 à 17 Øre, alt Bomuldsfrøkager, til Frederikshavn Byg 18 Øre og til Stettin, Bomuldsfrømel 3³/₄ Mark, endvidere nogle Skibe for Brokker til Rønne 10 Øre.

ab Bornholm noteres 9 Mark pr. Tusind Klinker til Kiel, Lübeck, 4 Mark pr. Ton Raasten til Colberg, 3 Mark pr. Ton Sten til Königsberg, Danzig, til Bremen 4¹/₂ Mark.

ab Sølvborg — Rügenwalde 4¹/₂ Mark, Drammen, Skien 4¹/₂ Kr., Riga 4¹/₂ Mark, Norrkøping 3¹/₂ Kr., alt Kaolin, til Rotterdam Granit 9 Mark.

ab Warberg — Bremen Gadensten 4¹/₂ Mark, til Samsø Brædder 7 à 7¹/₂ Øre.

ab Laurvig — Wilhelmshafen 23 à 24 Mark, Tyne, Battens 18/, Hartlepool Stav 20/, Aberdeen Granit 7/ à 7/6.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Naar Mandskabet er mønstret om Bord i en Damper efter „Dansk Dampskibsrederiforenings Forhyringsregler“, og denne Damper gaar i Fart paa Rusland—Holland eller Belgien—England eller Skotland, maa Baaden altsaa siges at gaa i den Fart, der falder ind under Punkt c i nævnte Forenings Forhyringsregler.

Der spørges da:

1. Hvis Mandskabet f. Eks. opsiger Maaneden i russisk Havn, til Ophør ved første Anløb af dansk Havn, og Skibet paa Rejsen fra Rusland til Holland, paa Grund af Modvind paa Turen, nødsages til at søge ind til dansk Plads for Kulforsyning, kan Mandskabet da forlange at blive afmønstrede paa denne Plads?
2. Hvis f. Eks. Kaptajnen paa et saadant Dampskib meddeler til Mandskabet i den russiske Havn, at en dansk Plads vil blive anløbet for Kul paa Rejsen til Holland, kan Mandskabet da forlange at komme fra i den Havn, der anløbes for Kul, naar Maaneden opsiges i Rusland?

Dersom første Spørgsmaal maa besvares bejaende, vil Mandskabet jo ogsaa kunne forlange at komme fra i Tilfælde af, at dansk Havn anløbes paa Rejsen for mindre Havari el. lign., naar de blot har opsagt Maaneden i behørig Tid, d. v. s. 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Red, til Ophør naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn.

Efter Punkt c's Indhold at dømme, synes det som om det sidste Spørgsmaal maatte besvares bejaende, men da Tilfældet ret ofte kan hænde, og en Damper ved Anløb for Kul jo i Reglen kun ligger 2 à 3 Timer i Havn, og Ommønstring af Mandskab altid er forbunden med ikke saa lidt Tidsspilde, kan jeg alligevel ikke tro, det er Mening, at Afmønstring kan forlanges i saadant Tilfælde.

I. A. S.

Dampskibsferer.

Sv.: ad 1. Punkt c i de nævnte Forhyringsregler bestemmer, at for Dampskibe i al anden Fart [end indskrænket samt transatlantisk og oversøisk Fart] kan Opsigelse fra en af Siderne kun gives indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller

Red til Fratrædelse, naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn — alt under Forudsætning af at Forhyringen er sket paa ubestemt Tid.

Denne Bestemmelse maa anses som indført for at sikre Skibet Retten til under de nævnte Forhold at fjerne de af Mandskabet, som det ikke ønsker at beholde i sin Tjeneste, men til Gengæld har Mandskabet en fuldstændig tilsvarende Ret. En Mand, som i russisk Havn i rette Tid har opsagt Maaneden, maa derfor anses som berettiget til at forlange Afmønstring, naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn, uanset af hvilken Grund denne Anløbning finder Sted.

ad 2. Af den ovennævnte Grund maa Mandskabet i dette Tilfælde kunne forlange at blive afmønstret i den danske Havn, der anløbes for Kul.

Generalforsamlinger.

Helsingers Jærnskibs- og Maskinbyggeri

holdt aarlig Generalforsamling d. 23. September under Ledelse af Overretssagfører Paludan. Bestyrelsens Formand, Overdommer Rosenstand, aflagde Beretningen.

Aaret havde ikke været fuldt saa godt som det foregaaende, idet det havde været højest ugunstige Tider for Skibsfarten, hvilket selvtvølgelig havde øvet sin Virkning paa Værftet. Nedgangen i Omsætningen var c. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og Nedgangen faldt hovedsagelig paa Nybygninger. Reparationernes Antal var større, men de Priser, der opnaaedes, noget lavere. Der beskæftigedes 938 Arbejdere, inkl. Lærlinge, mod 1,049 det foregaaende Aar; Arbejdslønnen var 982,303 Kr. mod 1,115,714 Kr., Brutto Gevinsten 614,988 Kr. mod 734,000 Kr. Der blev i Aar afskrevet 57,643 Kr. mod 76,422 Kr. i Fjor, der dog var et ganske overordentlig gunstigt Aar. Halvdelen af Selskabets udvidede Aktiekapital var nu afskrevet, og man ejede en Reservefond paa godt 300,000 Kr.

Efter at Afskrivningerne havde fundet Sted, fremkom et Overskud paa 173,800 Kr. Heraf foresloges udbetalt som Udbytte 126,000 Kr. eller 6 pCt., medens 25,000 Kr. henlægdes til Reservefonden. I Fjor var Henlæggelsen til denne Fond 100,000 Kr., men da Fonden i det forløbne Aar ikke var angrebet (den er ogsaa en Fornylesesfond), mente Bestyrelsen, at den mindre Henlæggelse var fuldt forsvarlig.

Beddingen og de 2 Dokker havde været benyttede af 104 Skibe i 597 Dage mod i Fjor 101 Skibe og 431 Dage. Der blev repareret 129 Skibe mod 107 i Fjor.

Arbejderforholdene havde ikke været fuldstændig rolige, men der var dog kommet Reguleringer, som i det Hele var til Værftets Fordel. Den største Strejke, der overgik Selskabet, var Snedkernes, som varede i 2 Maaneder; den endte med, at de maatte genoptage Arbejdet uden at Minimallønnen blev forhøjet, hvorimod Værftet forpligtede sig til fremtidig at levere dem Værktøjet.

Der blev i Aarets Løb afleveret 4 Skibe til en Værdi af 1,039,000 Kr. mod i Fjor 5 Skibe til Værdi 2,823,700 Kr., desuden afleveredes 18 Marinekedler mod 24 Kedler i Fjor. Under Arbejde var for Tiden 4 Skibe og en større Dampmaskine, hvilke Arbejder tilsammen repræsenterede 1,334,500 Kr.

Der gaves uden Omtale Decharge for Regnskabet. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Konsul Fisker. Revisorerne genvalgte ligeledes.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag den 19. og Torsdag

den 20. Oktober. I Henhold til Planen vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 118,000 Lodder blive fordelt et Antal af ialt 75,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig omtrent to Tredjedele af samtlige Lodder faar Gevinster i Seriens Løb. Paa en og samme Lodseddell kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsaget af Præmier. Det nærmere herom vil erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan. Angaaende Gevinstfordelingen til 1. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. I Følge Planens § 6 kan Gevinsterne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Styrmænd Chr. Christensen, Kjøbenhavn, har faaet Medaillen for druknendes Redning med Tilladelse til at bære den.

Planerne for den projekterede Kanal, der skal forbinde det hvide Hav med Østersøen, er nu, i Følge „Norges Sjøfartst.“, saa nær ved deres Fuldendelse, at Raadet i St. Petersborg ansøger om den nødvendige Autorisation til Arbejdets Paabegyndelse.

Overensstemmende med Opmaalingerne er Afstanden mellem Onegasøen og det hvide Hav 129 Werst, af hvilken Afstand 39 Werst er naturlig Vandvej, saaledes at der kun bliver 90 Werst at udgrave.

Skibsfarten paa Havre har i dette Aar taget Opsving. Fra 1. Januar til 31. Juli ind- og udklareredes ialt 7,339 Skibe paa c. 3,648,074 Reg.-Tons mod 7,011 Skibe paa 3,520,927 Tons det tilsvarende Tidsrum f. A.

En dansk Sømand, Christian Andersen, er fornylig bleven dræbt i Byen Faro i Portugal. Den Afdøde, der blev 24 Aar gammel, er Søn af Husmand Hans Andersen af Bro Skov og sejlede som Matros med 3-m. Skonnert „Caroline Kock“ af Marstal, Kaptajn Hansen af Ommel.

(Ærø Avis).

Medens Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Nishnij Novgorod“ fornylig laa ved Bolværket i Antwerpens Havn, har nogle Tyve om Natten set Lejlighed til — uagtet der var Vagt paa Dækket — at gaa om Bord, aabne Forlasten og borttage et Par Kolli med Manufakturvarer og Fodtøj. Tyveriet opdagedes først, efter at Skibet havde forladt Antwerpen.

Med en lille Festlighed højstes fornylig Kransen paa Søassuranceforeningen „Ærø“'s ny Bygning i Marstal. Formanden, Forretningsfører N. J. Ohlsen, m. fl. udtalte ved denne Lejlighed gode Ønsker for Foreningen og dens Arbejde.

Havnebygmester Møller har under sit Ophold paa de dansk-vestindiske Øer paa den danske Regerings Vegne undersøgt St. Thomas' Havn. Det er Meningen, at denne skal underkastes en betydelig Udvidelse paa den stedlige Havnekasses Bekostning.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i August Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 7 amerikanske, 16 britiske, 4 hollandske, 11 franske, 2 tyske, 5 italienske, 3 norske, 3 russiske, 1 svensk; ialt 52. Dampskibe: 1 belgisk, 11 britiske, 2 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 3 japanske, 1 norsk, 2 russiske, 1 svensk; ialt 23. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 20, Kollision 4, Ild 1, sunkne 7, forladte 5, Kondemnation 10, forsvundne 5; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 3, Ild 1, sunket 1, Kondemnation 4.

Oscar, Skonnert af Arildsleje, har, paa Rejsen fra Påskallavik til Aalborg med Trælast, maattet søge ind til Helsingborg for Reparation af Skade paa Takkelagen. Skibet har ved Taarbæk været i Kollision med Skonnerten Skandia af Marstal. Skandia fik kun ubetydelig Skade.

Danmark, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, ved Afgangen fra Jakobstad, bestemt til Rotterdam med Trælast, været paa Grund og har faaet nogen Bundskade, som reparerer ved Ankomsten til Rotterdam.

Normannia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indkommet til Leixos med nogen Skade, forårsaget af haardt Vejr paa Rejsen fra Hudiksvall til Aleksandria.

Russia, Dpsk. af Kjøbenhavn, indkom den 8. ds. hertil paa Rejsen fra Riga til Brake med Trælast. Skibet har været ude i meget haardt Vejr og faaet en Del oven Bords Skade, ligesom en Del af Dækslasten er skyllet over Bord. Skibet maa sandsynligvis losse og reparere her, inden Rejsen kan fortsættes.

Baltique, Dpsk. af Rouen, har været paa Grund ved Hittarp. Svitzers bragte Skibet flot og ind til Kjøbenhavn.

Union, Jagt af Marstal, har ved Albuherjønt stødt mod en flydende Genstand, hvorved Skibet blev læk og maatte af Dpsk. Activ slæbes tilbage til Nakskov for at losse og reparere.

Elisabetha, 3-m. Skonnert af Fanø, har paa Rejsen fra Rio Grande til Runcorn ved Eastham været i Kollision med Dpsk. Bedlormie. Elisabetha blev stærkt beskadiget.

Tordenskjold, Barkskib af Rønne, er paa Dundalk River strandet og lækker stærkt.

Storm ved New Foundland. I Følge indløbne Meddelelser fra St. Johns har der i Dagene omkring den 20. September raset en hæftig Storm, der har afstedkommet flere Ulykker. 3 engelske Fiskeskonnertes er strandede, og den franske Fiskerflaade har ogsaa lidt megen Skade. Skonnerten Ripple af Quebec gik under med hele Besætningen (5 Mand).

Nybygninger, Køb og Salg.

Galeasen „Nordby“, der maaler 27,41 R.-T. og er hjemmeherende i Nordby paa Fanø, er solgt for c. 3,800 Mk. til Skipper Hoy jun. i Ekensund. Galeasen skal fremtidig føre Navnet „Mira“.

Paa Landbrugsministeriets Foranstaltning er der bestilt hos Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri et nyt Dampskib, der, i Lighed med den allerede eksisterende Damper „Vestkysten“, skal benyttes som Redningsdamper paa Jyllands Vestkyst og bistaa Fiskerne i deres farefulde Hverv.

Dette Dampskib, der er Værftets Nybygning Nr. 241 og har en Længde af 110 Fod, en Bredde af 31 Fod 6 Tommer og en Dybde af 11 Fod 10 Tommer, løb d. 8. ds. af Stablen fra Selskabets Skibsværft paa Refshaleøen.

Afløbningen foregik smukt og uden Uheld i Overværelse af Departementschef Wulff og forskellige andre af Landbrugsministeriets Embedsmænd samt flere indbudne Damer og Herrer.

Skibet fik Navnet „Vesterhavet“.

Northumberland Shipbuilding Company, Howdon-on-Tyne, har udsendt et lille Hæfte, hvori bl. a. behandles et Spørgsmaal, der i de senere Aar har vakt en Del Interesse blandt Skibsbyggere og Redere, nemlig Spørgsmaalet om Bygningen af Dampere af bestemt Størrelse og Type, svarende til de Krav, der opstilles af de fleste Redere. I 1899 undersøgte det nævnte Værft denne Sag og kom til det Resultat, at den Lastdampertype, der nærmest svarede til, hvad man nu om Stunder maatte forlange, var en „spar-deck“ Damper med følgende Dimensioner: Længde 372', Bredde 48', Dybde (moulded) 30' 10" og Lastevægt c. 7,000 Tons d. w.

Værftet byggede en Del af disse Skibe, der gennemgaaende blev solgt, medens de var under Bygning, og der blev efterhaanden en saa stor Efterspørgsel, at der i Løbet af

mindre end 6 Aar blev bygget 26 Dampere, alle af samme Størrelse og Type.

Som rimeligt er, kan saadanne Skibe bygges forholdsvis billigt og hurtigt; desuden kan de uden Fare bygges „paa Lager“, idet Erfaringen viser, at de altid kan sælges, inden de er færdige til at løbe af Stablen. Denne sidste Omstændighed er af særlig Betydning, fordi den tjener til at gøre Produktionen mere jævn, og dette har særdeles meget at sige for en Industri, der som Skibsbygningen er udsat for at gaa fra den ene Yderlighed til den anden. Der vil altid findes særlige Skibe af meget forskellige Typer, tilføjer „Shipp. Gaz.“, men med Hensyn til den almindelige Lastdamper er der ikke længer Brug for saa megen Uensartethed, og netop derfor er det sandsynligt, at den Tendens, der nu findes i Retning af at bygge ensartede Skibe af denne Klasse, vil forøges — i det store og hele vil ogsaa baade Skibsbygger og Reder tjene derved.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperer.

Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 11. Oktober.)
Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 1. Oktbr. — Alabama, Gotsche, afg. herfra 23. Septbr. til Baltimore. — Alexandra, Thomsen, ankom til Boston 8. Oktober. — Algarve, Borries, ankom hertil 9. Oktbr. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Malaga 10. Oktober. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 10. Oktober. — Antwerpen, Madsen, ank. til Almeria 8. Oktbr. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 9. Oktbr. — Arno, Strubberg, ank. til Alicante 7. Oktbr. — Axelhus, Skow, ankom til Bergen 10. Oktober. — Baron Stjernblad, Kaas, pass. Brunsbüttel 10. Oktbr. for Hamburg. — Beira, Lunge, afgik fra Sevilla 10. Oktbr. til Denia. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Ouesant 10. Oktbr. for Genua. — Christian IX., Müller, ank. til Pillau 6. Oktbr. — Dagmar, Larsen, pass. Brunsbüttel 10. Oktbr. hertil. — Douro, Mortensen, ank. til Funchal 9. Oktober. — Esbjerg, Søeberg, ankom hertil 10. Oktbr. — Florida, Ørum, ankom hertil 10. Oktober. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 4. Oktober. — Garonne, Kromann, ank. til St. Petersborg 4. Oktbr. — Georgios I., Sørensen, ankom hertil 6. Oktbr. — Hekla, Egense, afgik fra Christianssand 30. Septbr. til New York. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Christianssand 7. Oktbr. til New York. — Hengest, Harder, afgik herfra 10. Oktbr. til Libau. — Hjelm, Simonsen, ank. hertil 8. Oktbr. — Island, Holm, ank. Christiania 10. Oktober. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik herfra 9. Oktbr. til Raumo. — Jolantha, Christiansen, ank. til Antwerpen 9. Oktober. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 11. Oktbr. — Kentucky, Staal, ankom hertil 25. September. — Kiew, Frisenette, ankom til London 7. Oktober. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 8. Oktbr. til Newcastle. — Leopold II, Meyer, ankom til Messina 10. Oktbr. — Loire, Craignou, afgik fra Havre 7. Oktbr. hertil. — Louise, Kruse, ank. til Hull 8. Oktober. — Louisiana, Andresen, ankom til St. Petersborg 28. September. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 1. Oktober hertil. — Morsø, Sørensen, afg. fra St. Petersborg 8. Oktbr. til Riga. — Moskov, Meldahl, afgik herfra 8. Oktober til Antwerpen. — Nicolaj II, Lissner, afgik herfra 10. Oktober til Christiania. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 9. Oktober hertil. — Nordjylland, Kragh, ankom til Antwerpen 1. Oktober. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. hertil 7. Oktbr. — Omsk, Jensen, ankom til Marseille 14. Septbr. — Oscar II, Hempel, ankom til New York 3. Oktbr. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 8. Oktober til London. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 10. Oktober for Hull. — Ribershus, Larsen, ank. hertil 9. Oktober. — Rita, Schibbye, afgik fra Stavanger 9. Oktbr. hertil. — Seine, Dampt, ank. til Bordeaux 5. Oktbr. — Texas, Andersen, ankom hertil 9. Oktober. — Thyra, Fischer, ankom til Libau 7. Oktober. — Tiber, Bech, afgik herfra 10. Oktbr. til Newcastle. — United States, Wulff, ankom hertil 9. Oktbr. — Valdemar, Johnsen, pass. Brunsbüttel 10. Oktober hertil. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Gibraltar 5. Oktober til Genua. — Viking, Rasmussen, ankom til London 10. Oktober. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ank.

til Trondhjem 9. Oktbr. — Ellen ankom til Gefle 11. Oktbr. — R. F. Berg ank. til Pillau 7. Oktbr. — Annie ank. hertil 9. Oktbr. — Dovre afgik fra Riga 9. Oktbr. til Antwerpen. — Marie ankom til Manchester 9. Oktbr. — Vadsø ankom hertil 10. Oktober. — Livadia ankom hertil 9. Oktober. — Tjaldur, Rørbye, ankom til Leith 11. Oktober.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ankom til St. Petersborg 7. Oktober. — Frode, Meyer, ank. til Ghent 29. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Stettin 11. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Uleåborg 9. Oktober. — Erik II, Schmidt, afg. fra Porkansaari 4. Oktbr. — Knud II, Hansen, ankom til Sunderland 10. Oktober. — Danmark, Kraemer, ankom til Rotterdam 9. Oktbr. — Ragnar, Holst, ankom til Libau 10. Oktbr. — Skjold, Risø, afgik fra Newcastle 4. Oktober. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Burntisland 10. Oktbr. — Olaf, Petersen, ankom til Porkansaari 5. Oktober. — Svend II, Riber, afg. fra Stettin 11. Oktbr. — Harald, Hveysel, afgik fra Trångsund 8. Oktbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, afgik fra Boness 10. Oktober, best. til Aarhus. — Ansgar, Predbjørn, ankom til London 11. Oktbr. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Blyth 9. Oktober. — Hamlet, Reese, ank. til Kronstadt 6. Oktbr. — Helge, Olsen, ankom til Kronstadt 5. Oktbr. — Rolf, Olsen, afg. fra Blyth 7. Oktbr., best. til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afgik fra Newcastle 6. Oktbr., best. til Kronstadt.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Kronstadt 10. Oktbr. — Vagn, B. Mahneke, ankom til Sunderland 11. Oktbr.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, afgik fra Kiel 8. Oktober, bestemt til Himango. — Slesvig, Svarrer, afgik fra Burryport 7. Oktober, bestemt til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Leith 7. Oktober. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra St. Petersborg 7. Oktober, bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, ank. til London 9. Oktbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Rotterdam 9. Oktbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Newcastle 8. Oktbr. — Russ, Rasmussen, ank. til Blyth 7. Oktbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Newcastle 8. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Peter Mørch, Thorsøe, afgik fra Stettin 8. Oktober, best. til St. Petersborg.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Kotka 11. Oktbr. — Kamma, Løffler, ank. til Riga 10. Oktober. — Helga, Risø, ank. til Howden Dock 10. Oktbr. — Martha, Christensen, afg. fra Ørnskjöldsvik 11. Oktbr. — Elna, Rathje, ankom til Brest 8. Oktober. — Therese, Pedersen, afgik fra Blyth 8. Oktober. — Simone, Jørgensen, afgik fra Hernøsand 9. Oktbr. — Jeanne, Lagesen, ank. til Rouen 6. Oktbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra West Hartlepool 6. Oktbr. — Dana, Lambertsen, ankom til Vlaardingens 9. Oktbr. — Ophelia, Wilhelmsen pass. Ouessant 9. Oktober.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Cartagena 6. Oktober, bestemt til Stettin. — Niobe, Mathiesen, ankom til Bergen 6. Oktbr. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Umeå 8. Oktbr., ank. til Sundsvall 9. Oktbr. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Rokkala 5. Oktbr., ank. til Trångsund 6. Oktbr. — Nordseøen, Gram, afgik fra Brake 10. Oktober, best. til Emden. — Nexos, Basse, ankom til Nantes 4. Oktober. — Nora, Jørgensen, ankom til Thornaby on Tees 9. Oktober. — Napoli, Christensen, afg. fra Stockholm 10. Oktbr., best. til Haparanda. — Neptun, Knudsen, ankom til Skutskär 9. Oktbr. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Sörnäs 9. Oktober, best. til Dover. — Alfa, N. Iversen, afgik fra Esbjerg 8. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Methil 4. Oktober, ank. til Horsens 8. Oktober. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Horsens 7. Oktober, ank. til St. Petersborg 11. Oktbr. — Dagmar, Hansen, afgik fra Hamburg 8. Oktbr., bestemt til Goole.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Sikeå 10. Oktober, best. til Båtskjærnes (Neder Kalix). — Mary, Larsen, ank. til Esbjerg 12. Oktober.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Rochefort 3. Oktober.

Nordseøen. Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Kronstadt 6. Oktober. — Nordland, Petersen, ankom til Rotterdam 5. Oktober. — Holland, Lund, pass. Kaiser Wilhelms Kanal 11. Oktbr. — England, Andresen, ank. til Reval 10. Oktbr. — Rusland, Møller, afgik fra Middlesbro 7. Oktober.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Hamburg 3. Oktober. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra St. Petersborg 4. Oktbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 10. Oktbr. — Mars, Rasmussen, ankom til Leith 11. Oktober.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Brake 3. Oktbr. ank. til Blyth 5. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck afgik fra Methil 4. Oktober, ank. til Korsør 8. Oktbr.

Østersøen. Patria, Hansen, afg. fra Rotterdam 3. Oktober, ank. til Luleå 10. Oktbr.

Union. Frisia, H. Nielsen, afgik fra Riga 5. Oktober, best. til Ghent. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 6. Oktbr., best. til Dordrecht. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Riga 7. Oktbr., best. til Amsterdam.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Grangemouth 9. Oktober, best. til Hamburg. — Estonia, Dam-Larsen, ank. til Kemi 8. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Luleå 6. Oktbr., best. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Libau 7. Oktbr., best. til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Wiborg 6. Oktbr., bestemt til Rouen. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Sevilla 29. Septbr. — Jomsborg, Hansen, afgik fra St. Lawrence 11. Oktober, best. til London. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Penarth 6. Oktbr., bestemt til Las Palmas. — Rosenborg, Matzen, ank. til Kbhvn. 8. Oktober. — Skanderborg, Jensen, ank. til Batisca 28. Septbr. — Søborg, Fischer, afg. fra Quebeck 28. Septbr., best. til Sharpness. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Boness 10. Oktober. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra San Lucar 2. Oktbr., bestemt til Ardrossan.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Sundsvall 4. Oktbr., best. til Dieppedale. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rotterdam 10. Oktbr. — Marselisborg, Mathiesen, ank. til Alexandria 9. Oktober. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kronstadt 6. Oktober, bestemt til Rotterdam. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kotka 10. Oktbr. — Tuborg, Agerlin, ank. til Methil 11. Oktober. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Kronstadt 7. Oktbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Honfleur 4. Oktbr.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ankom til Fairwater 11. Oktbr. — Kallundborg, Lund, afg. fra Jacobstad 9. Oktbr., best. til Chantenay.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Penarth 10. Oktober, best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Kjøbenhavn 10. Oktbr., best. til Reval. — Helene, Jensen, ank. til Dunkerque 3. Oktober. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Neufahrwasser 11. Oktbr. — Agnete, Sørensen, ankom til Danzig 9. Oktbr. — Hermia, Petersen, ankom til Grangemouth 10. Oktbr. — Alice, Hansen, ank. til Reval 6. Oktober. — Ajax, Brorson, ank. til West Hartlepool 10. Oktbr. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Grangemouth 11. Oktober. — Nauta, Madsen, ankom til Rotterdam 10. Oktober.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Kbhvn 4. Oktober. — Prins Valdemar, Kock, pass. Perim 7. Oktober. — Siam, Jensen, ank. til Gøteborg 11. Oktober. — Anamba, Cortsen, afgik fra Port Said 9. Oktober. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Buenos Aires 31. August.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 4. Oktbr. — St. Jan, Rambusch, ank. til Bilbao 10. Oktober. — St. Thomas, Prahl, ankom til Habana 7. Oktober.

Ærø. Energi, Nielsen, ankom til Methil 8. Oktober. — Erindring, Hansen, ankom til Boness 6. Oktober.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Boness 10. Oktbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Helsingør 12. Oktbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Aarhus 11. Oktbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Vejle 11. Oktober. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Burntisland 11. Oktbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Burntisland 10. Oktbr. — H. C. Andersen, Fenger, ank. til Rauno 10. Oktbr. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Wasa 11. Oktober. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Rouen 11. Oktbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Repola 7. Oktbr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Swinemünde 10. Oktbr.

Vulcan. Vulcan, P. Nielsen, ank. til Kronstadt 9. Oktbr. — London, Bom, ank. til Newcastle 8. Oktbr. — Paris, Krogh, ank. til Ny Karleby 7. Oktober. — Bryssel, Tholander, afgik fra Sunderland 10. Oktober, best. til Aarhus.

Mercur. Berlin, v. Thun, afg. fra Kronstadt 11. Oktbr., bestemt til Vilajoki. — Wien, Brink, ankom til Archangel 29. September.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, afgik fra Sundsvall 8. Oktbr., bestemt til Havre. — Clara, Jensen, ankom til Bremen 10. Oktbr. — Kai, Bønnelycke, ank. til Catacola 7. Oktbr. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Libau 10. Oktober, best. til Leith. — Erik, Steen, afg. fra Burntisland 8. Oktbr., best. til Karrebæksminde. — Axel, Damm, ankom til Cher-

bourg. 7. Oktober. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kjøge 10. Oktober. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Almeria 7. Oktbr., bestemt til Hull.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Laura, Callesen, passeret Montevideo 3. Oktbr. fra Frey Bentos til Falmouth. — Ameta, Nielsen, afg. fra Boness 4. Oktbr. til Svendborg. — Embla, Jepsen, ankom til Santa Cruz 30. Septbr. fra Savanilla. — Mærdor, Mærk, ankom paa Elben 5. Oktbr. fra Rio Janeiro. — Prins Valdemar, Hansen, afgik fra Gelong 6. Oktbr. til Kanalen f. O. — Aagot, Nørby, ankom til Bremen 8. Oktober fra Santos.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. 2. Oktbr. til Liverpool fra Rio Grande. — Mary, Lydom, ankom 3. Oktbr. til Falkenberg fra Methil.

Rønne. Tordenskjold, Kjøller, ankom til Dundalk 5. Oktbr. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Ystad 5. Oktbr. — Nestved, Larsen, ankom til Vang 7. Oktbr. — Zephyr, Jensen, ankom til Pillau 8. Oktbr. — Johannes, Larsen, ankom til London 10. Septbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Oskarshamn 10. Oktbr.

Svendborg. Metha, Møller, ankom til Trångsund 3. Oktbr. — Astræa, Frederiksen, ankom til Umeå 3. Oktbr. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 3. Oktbr. — Britannia, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 4. Oktbr. — Erik, Hoffmann, ankom til Rødvig 4. Oktbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Bogense 4. Oktbr. — Ruth, Falentin, ankom til St. Petersburg 3. Oktbr. — Triton, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 3. Oktbr. — Urda, Mikkelsen, ankom til Drøbak 4. Oktbr. — Fønix, Hansen, ankom til St. Davids 4. Oktbr. — Rossing, Larsen, ankom til Kjøbenhavns Red 4. Oktbr. — Concordia, Henriksen, ank. til Middelfart 5. Oktbr. — Lyø, Jensen, ankom til Holbæk 4. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Hull 3. Oktbr. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Königsberg 5. Oktober. — Maagen, Jensen, ank. til Hamburg 5. Oktbr. — Althea, Skovgaard, ank. til Fowey 5. Oktbr. — Hansine, Nielsen, ankom til Königsberg 6. Oktbr. — Valdemar, Andreassen, ankom til Danzig 6. Oktbr. — Haabet, Andreassen, ankom til Danzig 6. Oktbr. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Swinemünde 5. Oktbr. — Slesvig, Hansen, ank. til Pillau 6. Oktbr. — Martin, Rasmussen, ankom til Swinemünde 6. Oktbr. — Neptunus, Jensen, ankom til Aalborg 6. Oktbr. — Martha, Hansen, ankom til Uleåborg 6. Oktbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Kjøbenhavns Red 6. Oktbr. — Helge, Nielsen, ankom til Boness 5. Oktbr. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Pillau 6. Oktbr. — Najaden, Bentzen, ankom til Bandholm 5. Oktbr. — Freir, Hansen, ankom til Christiania 6. Oktbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til Neufahrwasser 6. Oktbr. — Gæa, Petersen, ankom til Kotka 7. Oktbr. — Zenitha, Jensen, ankom til Faro 7. Oktbr. — Capella, Hansen, ankom til Riga 8. Oktober. — Boline Marie, Hansen, ankom til St. Petersburg 8. Oktbr. — Confidence, Monritsen, ank. til St. Petersburg 8. Oktbr. — Rotha, Jørgensen, ankom til Rudkjøbing 8. Oktober. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Dysart 10. Oktbr. — Dagny, Rasmussen, ankom til Langesund 10. Oktbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Leith 9. Oktbr. — Roma, Jensen, ank. til Port Haliqueen 10. Oktbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Königsberg 6. Oktbr.

Ærs. Caroline, Eschen, ankom 4. Oktbr. til Sundsvall. — Johanne, Hansen, ankom 4. Oktbr. til Faaborg. — Alf, Rasmussen, ankom 4. Oktbr. til Gøteborg. — Elise Dyreborg, Clausen, ankom 4. Oktbr. til Libau. — Prøven, Schmidt, ankom 4. Oktbr. til Stubbekjøbing. — Genius, Bastrup, ankom 4. Oktbr. til Seaham. — Juliane, Christensen, ankom 4. Oktbr. til Trapam. — Lucinde, Andersen, ankom 5. Oktbr. til Marina. — Vilhelmine, Jensen, ankom 5. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 4. Oktbr. til Tvillingate. — De 8 Søskende, Boye, ankom 4. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, ankom 4. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Ellen, Svendstrup, ank. 4. Oktbr. til Königsberg. — Venus, Madsen, ank. 4. Oktbr. til Langesund. — Pampa, Christensen, ankom 4. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Adele, Rasmussen, afg. 2. Oktbr. til Kjøbenhavn til Stettin. — Dana, Carlsen, ankom 5. Oktober til Falmouth. — Hermod, Dreimann, ank. 5. Oktbr. til Blyth. — Frem, Haagensen, ank. 4. Oktbr. til Gøteborg. — Yrsa, Bay, ank. 6. Oktbr. til Oporto. — Ceres, Bager, sejlfærdig 3. Oktbr. i Fowey bestemt til Karrebæksminde. — Haabet, Rasmussen, ankom 5. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, afgik 5. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Svanen, Møllmann, ank. 6. Oktbr. til Hernøsand. — Enigheden, Friis, ankom 5. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Anne Cecilie, Dreiee, ankom 6. Oktbr. til Pillau. — Norden, Rasmussen, er ankommen til Dalhousie (Kanada). — Marie, Christensen, ankom 6. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Maren, Albertsen, ankom 7. Oktbr. til Shet Harbour. — Haabet, Christensen, ank. 7. Oktbr. til Normantier Red. — Henry,

Bager, ankom 7. Oktbr. til Inverkeithing. — Anne, Schmidt, ankom 7. Oktbr. til Svendborg. — Forening, Hansen, ank. 7. Oktbr. til Courselles. — Union, Mortensen, ank. 7. Oktbr. til Leith. — Vega, Rasmussen, ankom 6. Oktbr. til Hundested. — Ansgar, Jørgensen, ank. 7. Oktbr. til Trångsund. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 6. Oktbr. til Sables de Olonne. — Laura, Jensen, ankom 7. Oktbr. til Porto. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 8. Oktbr. til Lissabon. — Johanne, Østermann, ankom 7. Oktbr. til Gibraltar fra Labrador. — Christian den 9de, Lauritsen, ank. 8. Oktbr. til Burntisland. — Ebenezer, Hansen, afgik 6. Oktober fra Kjøbenhavn til Faxe. — Falken, Hansen, afgik 6. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Saga, Clausen, afgik 8. Oktbr. fra Kjøbenhavn til St. Petersburg. — Anne, Jakobsen, ank. 8. Oktbr. til Frihavnen. — Harris, Thorsteinson, ankom 7. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red. — Christian, Eschen, ank. 8. Oktbr. til Næstved. — Nansen, Petersen, ank. 8. Oktbr. til Rivadesella. — Claudia, Aaberg, ankom 9. Oktober til Hamburg. — Thor, Kromann, ank. 10. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Isefjord. Roskilde fjord. Frederikssund N. Tæt V. for den lille 5 Fods Pule, c. 1 Kbl. N. for den N.-ligste Halmpræk ved Klinten, skal i 9½ Fod Vand udsættes en Stage med en Riskost over en Halmvisk. Samtidig inddrages den midlertidige Stage med grønt Flag.

Farvandet fra det N.-lige Indløb til den gravede Rende N. for Frederikssund og S. efter er afgjort Lodsfarvand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Fyrskibet udenfor Trelleborg er nu udlagt.

Kalmarsund. Renden gennem Kalmarsund er nu fra Kalmars Ledefyrilinje i N. til S. for Holmströmsgrundet i S. fuldført med ½ Kbl. Bredde i Bunden og 19 Fods Dybde.

Rusland. Pernau Bugt. Sorkholm. Paa Sorkholm N.-Ende er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 62 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Rødt, c. 60 Fod højt Taarn. 58° 10' 42" N. Br. 24° 12' 0" Ø. Lgd.

Baaken paa Sorkholm S.-Ende er borttagen.

Libau. I Libau er der paa Ledebaakerne for Indløbet til Kejser Alexander III. Forhavn i Stedet for de faste Fyr tændt Lynfyr.

Tyskland. Rügen. Arkona. NNV. for Tønden „Arkona O.“, som ligger i 5½ Fv. Vand, paa 54° 40' 54" N. Br. 13° 27' 42" Ø. Lgd., er der uden for 5 Fv. Grænsen fundet Sten med 24 og 25 Fod Vand.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Den 15de Oktober 1904 tændes følgende Fyrlamper:

Djupodden, Jomfruland. Hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 46 Fod. Lysævnens: 12 Kml. Lyser fra S. 44° V. til S. 50° V., stærkest i S. 47° V. overet med Jomfruland Fyr. Denne Linje leder fri af alle Grunde langs Land fra Stanggabet ved Kragere til Risør, inden om Jomfrulandsrevet og Jersboen, uden om Stangboen, Pershausen og Driveskærene, men ikke fri af Grundene i Jomfrulandsrenden. 58° 51' 25" N. Br. 9° 35' 20" Ø. Lgd.

Bergensodden, Ytre Flekkerø. Fyr med To-Formærkelser. Flammens Højde: 21 Fod. Lyset er grønt fra S. 62° Ø., fri S. om Lille Svarten, til S. 41° Ø., fri V. om Rennelboerne, hvidt derfra til S. 20° Ø., fri Ø. om Trehøvdingskjærene, rødt derfra til S. 28° V. Brændetid: 1ste Oktober—31te Marts. 58° 3' 30" N. Br. 7° 58' 45" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Den i Onega Bugt fundne 10 Fods Grund, Stamik Bakan, ligger i 20 à 24 Fv.

Vand, N. 73° V. 12, Kml. fra Ljamzui Kirke. 64° 29' N. Br. 36° 37' Ø. Lgd.

Norge. Den 15de Oktober 1904 tændes følgende Fyrlamper:

Kvalbeinrauna, Jæderen, paa Varden. Rødt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 27 Fod. Lyset fra N. 48° V., fri uden for Grunden ved Horr, gennem V. og S. til S. 41° Ø., fri uden for Lillegrund ved Vatnemoholmene. 58° 31' 35" N. Br. 5° 42' 40" Ø. Lgd.

Omø, Ryfylke, paa Fuglenes NØ.-Pynt, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 14 Fod. Lyset er rødt fra N. 54° V. til N. 50° V., fri N. om Tøren i Mastrafjord, hvidt derfra til N. 45° V., fri V. om Stornes, grønt derfra til N. 9° Ø., fri Ø. om Rennese, hvidt derfra til N. 12° Ø., fri V. om Koveholmen, rødt derfra til N. 41° Ø., fri Ø. om Blegnesflu, grønt derfra til N. 48° Ø., fri S. om Taade, hvidt derfra til N. 53° Ø., fri N. om Fjæreflu, rødt derfra til S. 28° Ø., fri V. om Lyresten og Lille-Kjæ, hvidt derfra til S. 14° Ø., fri Ø. om Oddaholmen. 59° 2' 50" N. Br. 5° 47' 5" Ø. Lgd.

Talgø, Ryfylke, paa Gardsnes, Øens SØ.-Pynt, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 19 Fod. Lyset er hvidt fra N. 11° Ø., fri Ø. om Faaholmboen, til N. 19° Ø., fri V. om Fjelberge, rødt derfra til S. 82° Ø., fri S. om Taadeflu, hvidt derfra til S. 57° Ø., fri N. om Taade, grønt derfra til S. 20° Ø., fri V. om Harholmen, rødt derfra til S. 5° Ø., fri V. om Idsholmen, hvidt derfra til S. 14° V., fri Ø. om Kjærringen, grønt derfra til S. 23° V., fri V. om Fjæreflu, rødt derfra til S. 32° V., fri Ø. om Brimsø. 59° 6' 15" N. Br. 5° 52' 0" Ø. Lgd.

Aalfjord, Søndhordland, paa Røgenes, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 26 Fod. Lyset er hvidt Fjorden ud fra N. 5° Ø., fri af det V.-lige Land, til N. 16° Ø., fri af det Ø.-lige Land, rødt derfra til S. 81° Ø., fri S. om Flesjaskjær og Grunden paa N.-Siden af Vikevik, hvidt derfra til S. 17° Ø., fri Ø. om Framnes. Brændetid: 15de Juli—16de Maj. 59° 35' 40" N. Br. 5° 31' 50" Ø. Lgd.

Skarvø i Herlø, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 71 Fod. Lyset er hvidt fra S. 53° Ø., fri S. om Sengen, til S. 26° Ø., fri Ø. om Sandø, rødt derfra til S. 4° Ø., fri V. om Oddeskjærene og Rensboen, hvidt derfra til N. 30° V., fri V. om Tendskjær og Børsklakken, rødt derfra til N. 8° V., fri Ø. om Taakneskjærflu i Kvalosen, hvidt derfra til N. 68° Ø., S.-Kant af Ulvesund. 60° 30' 15" N. Br. 4° 50' 10" Ø. Lgd.

Hvalvik, Alvø V.-Side, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 92 Fod. Lyset er rødt fra N. 58° V., fri S. om Grundeflua, til N. 65° V., fri S. om Laaven og Lange-skjær, hvidt derfra til N. 69° V., fri N. om Stureboen, grønt derfra til N. 77° V., fri S. om Stureboen, hvidt derfra til N. 78° V., fri N. om Maagøskjær, rødt derfra gennem V. til S. 64° V. Brændetid: 1ste Oktober—15de April. 60° 36' 25" N. Br. 4° 48' 0" Ø. Lgd.

Olaskjær, Nord-Smolø, viser Fyr med To-Formærkelser. Flammens Højde: 20 Fod. Lyset er hvidt fra N. 19° Ø., fri Ø. om Torskholmboerne og Nubben samt klos til Andholmen, til N. 23° Ø., fri V. om Leiskjærtarene, rødt derfra gennem Ø. til S. 79° Ø., netop fri S. om Hjortholmerne, grønt derfra til S. 29° Ø., grønt fra S. 12° V. til S. 32° V. midt i Løbet mellem Eindraget og Præstholmen, hvidt ind mod Blomsterholmshavnen mellem V. og N. 78° V. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 27' 35" N. Br. 7° 50' 35" Ø. Lgd.

Flesagalten, Skjørnfjord, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 15 Fod. Lyset er grønt fra S. 3° Ø. gennem S. til S. 60° V., fri N. om Sjøflua, hvidt derfra til S. 77° V., fri S. om Skjeghaugflua, rødt derfra gennem V. og N. til N. 23° Ø., fri Ø. om Storegrund, hvidt derfra til N. 46° Ø., fri N. om Haasø, grønt derfra til N. 51° Ø., fri S. om Haasø, hvidt derfra til N. 55° Ø., fri N. om Bjerkvikflua, rødt derfra til N. 62° Ø., fri S. om Mefjordgrund, hvidt derfra til N. 70° Ø., fri N. om Steilestenene, grønt derfra gennem Ø. til S. 89° Ø., fri N. om Stavenes. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 42' 15" N. Br. 9° 52' 30" Ø. Lgd.

Gaupgavlen, Bindalsfjord, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 65 Fod. Lyset er grønt fra N. 22° V. til S. 71° V., fri S. om Gimlingholmerne, hvidt derfra til S. 61° V., fri N. om Oterneset, rødt derfra til S. 56° V., fri N. om Skogvikstranden og Holmsnes, grønt derfra til S. 12° Ø., fri Ø. om Røtvoldtaren og Skjelsvikskjærene, rødt derfra til S. 19° Ø., fri Ø. om Saksskjærrodden, hvidt derfra til S. 32° Ø., fri V. om Imø, grønt derfra til S. 75° Ø. 65° 14' 5" N. Br. 12° 18' 45" Ø. Lgd.

Alterneset, Vefsen, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 21 Fod. Lyset fra N. 53° V., fri N. om Digermulen, gennem N. og Ø. til S. 29° Ø. 65° 53' 45" N. Br. 13° 8' 0" Ø. Lgd.

Valvær, viser Fyr med To-Formærkelser. Flammens Højde: 150 Fod. Lyset er hvidt fra N. 46° Ø., fri S. om Ljøsbøen, til N. 61° Ø., fri N. om Lille Ravgrund, grønt derfra til S. 63° Ø., fri S. om Skogholmsgrunden, hvidt derfra til S. 57° Ø., fri N. om Skogholmerne, rødt derfra til S. 8° Ø., fri Ø. om Hatten og V. om søndre Sandværflua, grønt

derfra til S. 29° V., fri V. om vestre Skaaltarren, hvidt derfra til S. 41° V., fri Ø. om Emaarsøen, rødt derfra til S. 64° V., fri N. om Teistholmefsan, hvidt derfra til S. 72° V., fri S. om Teistholmknakken og Rauholmerne, grønt derfra til N. 71° V., fri N. om Kerringskjær og Knusfaldene, hvidt derfra til N. 63° V., fri S. om Skaarholmerne og Flesa, rødt derfra til N. 37° V., fri Ø. om Ravnholmerne og V. om Natnaalskjær, grønt derfra til N. 15° V., fri Ø. om Orsbraken, hvidt derfra til N. 11° V., netop fri V. om Rauholmen, rødt derfra til N. 19° Ø., fri V. om Svebøen. Brændetid: 1ste August—30de April. 66° 47' 50" N. Br. 12° 47' 20" Ø. Lgd.

Aahavn, paa Aaholmen, Senjen, viser Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 22 Fod. Lyset er rødt fra S. 53° Ø. til S., fri V. om Halsværret, hvidt derfra til S. 6° V., fri Ø. om Smaakalten, grønt derfra til S. 51° V., fri N. om Lemmingvær, hvidt derfra til S. 58° V., fri S. om Lunkansten, rødt derfra til S. 63° V., fri S. om Senjelandet, grønt derfra til N. 42° V. Brændetid: 25de August—14de April. 69° 4' 0" N. Br. 16° 59' 30" Ø. Lgd.

Ytre Mykøerne Fyrlampe er forandret og viser Fyr med Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 2° V., gennem S. til S. 27° Ø., fri Ø. om Torsholmen, hvidt derfra til S. 30° Ø., fri N. om Tørskjæret ved Æggeløsa, rødt derfra til S. 60° Ø., fri N. om Ravnholmskjærene, hvidt derfra til S. 63° Ø., fri S. om Kjærøldene, grønt derfra til S. 68° Ø., fri N. om Kjærøldene, hvidt derfra til S. 72° Ø., fri S. om Kraaka, rødt derfra gennem Ø. til N. 78° Ø., fri N. om Spekflesa, hvidt derfra til N. 78° Ø., fri S. om Rauholmerne, grønt derfra til N. 40° Ø., fri V. om Flesskallerne, hvidt derfra til N. 34° Ø., fri Ø. om Knusfaldene, rødt derfra til N. 22° Ø., fri V. om Knusfaldene, hvidt derfra gennem N. og V. til S. 87° V., fri N. om Kammaren, rødt derfra til S. 32° V., klos til Ø.-Kant af Finnø, hvidt derfra til S. 25° V., fri V. om Inmyken.

Ulvesund. Vaagsøen NØ. I det N.-lige Indløb til Ulvesund er følgende Boer fundet:

Kvelstøtgrunden, en 6 Fv. Bo paa 62° 1' 33" N. Br. 5° 9' 6" Ø. Lgd., og en 8½ Fv. Bo paa 62° 1' 39" N. Br. 5° 8' 58" Ø. Lgd., begge i Ulvesund Fyrs hvide N.-lige Lysvinkel.

Dybefluen med 8 Fv. paa 62° 1' 51" N. Br. 5° 9' 27" Ø. Lgd.

Skongnesfluen med 6 Fv. paa 62° 2' 22" N. Br. 5° 9' 10" Ø. Lgd.

Sibberhalsgrunden med 12 Fv. paa 62° 2' 39" N. Br. 5° 9' 4" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Paa Grund af Farvandets Forandring er Fyrskibet „Krautsand“ flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand paa 53° 42' N. Br. 9° 29' Ø. Lgd. Spirtønde D. er flyttet og ligger i 16 Fod Vand paa 53° 42' N. Br. 9° 29' Ø. Lgd. Spirtønde E. er flyttet og ligger i 13 Fod Vand paa 53° 42' N. Br. 9° 29' Ø. Lgd. Pagensand lave Fyrs grønne Vinkel er drejet efter Afmærkningen.

Fyrskibet „Osteriff“ er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskipet inddraget.

Holland. Zuiderzee. Urk. Wagenpad. Om Vinteren ombyttes Stumpønde Nr. 1 (Kreupel) i Wagenpad med en Stumpønde med Kryds. Mellem Spidstønde Nr. 12 og Kugletønde Nr. 13 med Kegle i Farvandet til Urk er udlagt en Spidstønde Nr. 12 a, der om Vinteren ombyttes med en rød Vager med to Balloner.

Zeegat van Texel. Texelstroom. Flaaden, der har været benyttet ved Skydeøvelser i Texelstroom, er inddragen.

Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. Oost Hellegat. I Oost Hellegat er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant inddragen, og i Volkerak den røde Lystønde Nr. 11 ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lystønde.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I Aardappelengat er Dybden nu midt i Farvandet 14½ Fod.

Wester Schelde. Nieuw Neuzenpolder. I Nieuw Neuzenpolder Fyr er Lysvinklerne forandret, saa at V.-Grænsen af den røde Vinkel gaar 1¼ Kbl. V. om Stumpønde Nr. 5 med afkortet Kegle i Pas van Terneuzen.

England. Medway. Garrison Point. Ved Garrison Point er en Lægter udlagt ved Yderenden af Kloaken, 3¾ Kbl. N. 63° Ø. fra Flagstangen og i N. 34° V. fra Trinity Kirke. Lægteren viser et hvidt fast Fyr. 51° 27' N. Br. 0° 45'', Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Bassure de Baas. Ved Nordenden af Bassure de Baas er i 6 Fv. Vand udlagt en sort og hvid stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 7 Kml. 50° 48' 35" N. Br. 1° 38' 8" Ø. Lgd.

Havre. Taagesignalet med Trompet paa Havre V.-Mole gives ikke mere.

Irland NV.-Kyst. Rutland Harbour og Aran Road. Kystvægts Flagstang, som holdt overet med Goat Island vestre Kant leder gennem North Channel ind i Rutland Harbour, er borttagen. 54° 59' N. Br. 8° 27' V. Lgd.

Kystvagts Flagstang N. for Pollaphaddy er borttagen. 55° 0' N. Br. 8° 29' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lavardin. Paa Lavardin Baake er til Forsøg tændt et hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 7 Kml.

Lystønden, der viser grønt Lys, forbliver liggende indtil Fyret brænder permanent.

Archacon. Archacon ny Fyr er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. Det viser hvidt Blink 5 S., Mørke 15 S., rødt Blink 5 S., Mørke 15 S. Lysævnen: 22 Kml. for det hvide, 20 Kml. for det røde Fyr. Flammens Højde er uforandret 107 Fod.

Newfoundland SV.-Kyst. Rose Blanche Harbour. Cains Island. Paa SV.-Pynten af Cains Island gives nu Taagesignal med Taagehorn, der hver 2 Minutter giver Et-Stød af 5 S. Varighed. Bygningen er sort og hvid vandret stribet og et Par hvide Bygninger med sort Tag ligger tæt ved den. 47° 36' N. Br. 58° 41' 55" V. Lgd.

Canada. Chaleur Bay. Restigouche River. Garde Point. En Jagt, der viser hvidt, fast Fyr, er udlagt paa N.-Siden af Løbet ud for Garde Point. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 48° 2' 27" N. Br. 66° 33' 7" V. Ldd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragausett Bay. Dyers Island N. En 16 Fods Grund er funden mellem 1 og 2 1/2 Kbl. NNV. for Spirtønde Nr. 12 1/2, N. for Dyers Island.

New York. New York Upper Bay. Robbins Reef. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er til Forsøg udlagt tæt M. for Robbins Reef Klokketønde, fra Fort Tompkins Fyr i N. 8° V. og fra Robbins Reef Fyr i S. 29° Ø.

En vandret stribet Spidstønde er udlagt ved Vrag i New York Upper Bay følgende Steder: 3/4 Kml. S. 6° V. fra Tønde Nr. 14 ved Gowanus Flats V.-Side i 15 Fod Vand, 1 Kml. S. 1° V. fra Tønde Nr. 14 ved Gowanus Flats V.-Side i 15 Fod Vand og 3/4 Kml. N. 42° Ø. fra Channel Tønde Nr. 1 i 5 Fv. Vand.

New York Lower Bay. South Channel. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., er i 24 Fod Vand udlagt SØ. for Vraget af Skonnerten „Hattie V. Kelsen“, fra Centennial Tower i S. 8° Ø. og fra Sandy Hook Bagfyr i N. 88° Ø.

Chesapeake Bay. Mobjack Bay. I Udløbet af North River i Mobjack Bay er der mellem de to sorte Tønder kun 6 Fod Vand, hvor Kortet angiver 15 Fod.

North Carolina. Neuse River. Point of Marsh. En Stønde Nr. 1 er i 17 Fod Vand udlagt ved Yderenden af Point of Marsh Shoal, 1 Kml. N. 25° Ø. fra Point of Marsh Baake.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Canal Saint Louis. Canal Saint Louis hvide, faste Fyrs Lysævne er forøget til 15 Kml. Løvrigt er Fyret uforandret.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Syd-Kinesiske Hav. Billiton NV. Oromaso Bank. Oromaso Bank, som er angivet at ligge paa 1° 50' S. Br. 107° 30' Ø. Lgd. findes ikke.

Sumatra N.-Kyst. Straat Aroes Lampoejang. I Straat Aroes Lampoejang er P. Bras Siden helt ren, dog strækker der sig fra NV.-Pynten af P. Nasi Besar et Rev med 2 1/2 à 7 Fv. c. 2 Kbl. NV. ud. Pynten ligger paa 5° 40' N. Br. 95° 8' Ø. Lgd.

Kina. Kiautschou Bugt. I Tsingtau brænder paa N.-Molens Hoved ved Indløbet til Handelshavnen et rødt Fyr og paa S.-Molens Hoved et grønt Fyr. Taagesignal gives paa S.-Molens Hoved med Klokke.

Shantung. Staunton Island. I Nærheden af Staunton Island er følgende Grunde fundet:

En 2 Fods Klippe 1/4 Kml. S. 4° Ø. fra Staunton Island Ø.-Pynt og i S. 52° V. fra Southeast Promontory Fyr. En 4 Fv. Plade ligger 1 1/2 Kbl. S. 43° V. fra Klippen. 36° 44' N. Br. 122° 16' Ø. Lgd.

En 5 Fods Klippe 2 1/2 Kbl. N. 15° Ø. fra North Channel Rock, og i S. 27° V. fra Needle Peak. 36° 47' N. Br. 122° 15' Ø. Lgd.

En 6 Fods Klippe 3 1/2 Kbl. N. 29° Ø. fra South Channel Rock, og i N. 28° V. fra Staunton Island Top. 36° 46' N. Br. 122° 15' Ø. Lgd.

En Klippe, hvorpaa det bryder svært, 3 1/2 Kml. N. 85° Ø. fra North Channel Rock, og i S. 13° Ø. fra Needle Peak. 36° 47' N. Br. 122° 19' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Søfolks Forsikring mod Ulykkestilfælde. — Kjøbenhavn, den 13. Oktober 1904. — Ulykkesforsikring for Søfolk. — Fra St. Louis Udstillingen. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskebe samt af Høegs Patent

Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

Jens Grouleff, Aarhus

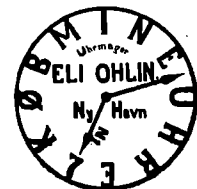
anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterlings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine- og
Stueure,
Kikkertø,
Baro-
metre,

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri.

Træskæreri.

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	77 ¹ / ₄	77	77 ³ / ₄
Danmark	72 ¹ / ₂ — ³ / ₄	72 ¹ / ₄	72 ¹ / ₂
Norden	90 ³ / ₄ — 91 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
Kjøbenhavn		71	71 ¹ / ₂
Carl		76 ¹ / ₂	77
Dannebrog	80 — ¹ / ₄	80	80 ¹ / ₄
Skjold		59 ¹ / ₄	60
Urania	17 ¹ / ₄	17	17 ¹ / ₄
Union		79 ³ / ₄	81 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		82 ¹ / ₂	83 ³ / ₄
Østasiatiske	85 — ¹ / ₄	85	85 ¹ / ₄
Østersøen		90	93 ¹ / ₂
Nordsøen		23	28
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		79	86
Cimbria		—	—
Torm		65	85
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	62
Inga		—	—
Hejmdal		95	100
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		—	—
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		98 ¹ / ₄	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.	84 ¹ / ₂	84 ¹ / ₄	84 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..	94 ³ / ₄ — 95	94 ³ / ₄	95
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..	97 — ¹ / ₄	97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —		90	92
Aktier.			
Nationalbank	139 ¹ / ₂	139 ¹ / ₄	140 ¹ / ₂
Privatbank	118 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	118 ¹ / ₄	118 ¹ / ₂
Landmandsbank		124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Handelsbank		127	127 ¹ / ₂
Grundejerbank	114 ³ / ₄	114 ¹ / ₂	114 ³ / ₄
Burm. & Wain	97 ¹ / ₄	97	97 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		87 ³ / ₄	89
Sukkerfabr.	154 — 153 ³ / ₄	153 ¹ / ₄	153 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	131 ¹ / ₄ — ³ / ₄	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 12. Oktober 1904.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.15	18.12
Paris	72.90	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Oktober 1904.

Russiske Noter	92.80
4% Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.90
5% Mexikanske 1899	102.00
5% Rumænske Stats	100.40
4% — — 1890	89.75

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

„Foren. Dampskibs.“ 4,000, „Norden“ 46,000, „Skjold“ 6,000, „Østasiatisk Komp.“ 30,000, „Union“ 2,000, „Urania“ 40,000, „Dannebrog“ 18,000, „Carl“ 2,000, „Kbhvn“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Danmark“ 12,000, „Worania“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den kommende 36te Serie vil der paa **118,000 Lodder** blive fordelt:

75,000 Gevinster

saaledes, at omtrent to Trediedele af Lodderne faar Gevinst i Seriens Løb. **Alle Hovedgevinster, ogsaa i 6te Trækning,** er ledsagede af Præmier.

Paa et og samme Lod kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning.

Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1 Gevinst paa	600 Kr.	1 Gevinst paa	1200 Kr.	1 Gevinst paa	600 Kr.
1	500	1	1000	1	500
1	300	1	600	1	300
3	250	3	500	3	250
30	100	30	200	30	100
55	50	55	100	55	50
70	25	70	50	70	25
103	12	103	15	103	12
1336	10	1336	10	1336	10

Ialt: 4,800 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 19. og 20. Oktober sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT

den eneste eksisterende Redningsbaad, som er absolut synkefri, selv om den er overfyldt med Mennesker. De forenede Staters Tilsyn med Dampfartøjer indrømmer til Eks. en 20 Fods Baad Bæreevne til 30 Mennesker imod 18 for en almindelig Redningsbaad af samme Størrelse. Naar den er slaaet sammen, indtager den mindre end en Tredjedel af den Plads, som en almindelig Redningsbaad indtager. Den behøver ikke at slaas ud, før den sættes over Bord. Alle Søkyndige i de forenede Stater og Evropa erklærer den for at være den bedste sammenklappelige Redningsbaad, der eksisterer. Forlang nærmere Oplysninger fra



26 Fods Baad, ikke udslaaet. Laster 8,600 lbs.

Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Telefoner: Kontor 3449, Værftet Hellerup 141.

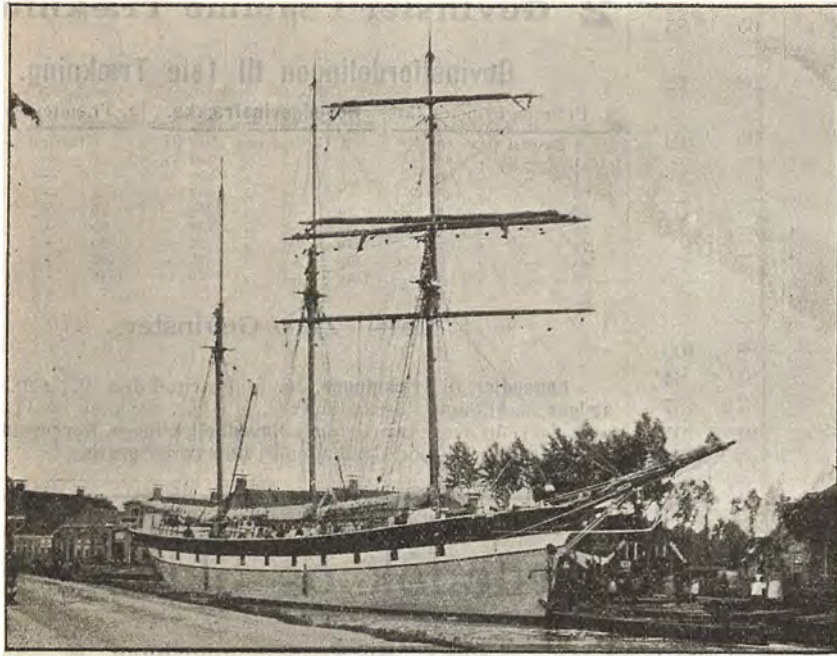
Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 300 Tons Egenvægt.

— Skibsfører. —

3 dygtige Skibsførere eller Styrmande med længere Tids Erfaring i Dampskibsfarten kan mod Aktieindskud faa Førerpost paa nybyggede 2000 Tons Dampere. Tiltrædelse i Løbet af Foraaret 1905. Billet nrk. „293“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Martenshoek, Holland.

Værftet har bygget for dansk Regning i de sidste 4 Aar „Dollar“, „Stirling“, „Dunmore“, „St. Clemens“ og desforuden 2 Nybygninger til Nykjøbing Mors og Skive i Aar, alle 3m. Skonneter.

Moderate Priser.

Nærmere Oplysninger ved Repræsentanterne for Skandinavien

Herr Mægler F. L. Knakkegaard.

Herr Havnefoged Rasmussen

begge Nykjøbing Mors.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebrøeders Van Diepen, Waterhuisen Holland

Værftet har bygget for c. 1/2 Million Reichsmark i de sidste 4 Aar
Generalrepræsentant for Skandinavien

AAGE BRUHN, Kjøbenhavn. K.

LANDMANDSBANKEN

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

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL,

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførhandlere Rabat.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp- skibe, indgivet med Damp- kran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/S Progress“

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs- inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 37, Nakskov.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*

3 „ fin Scotch Whisky,

3 „ ægte gl. Madeira.

3 „ rød Portvin,

anbefales til d'hr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset, Lodsvesenet, Vandbygningsvesenet, Toldvesenet, Forenede Dampskibs Selskab, Forenede Bugser Selskaber, Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

CARL RISKA

Gamla Karleby. Etabl. 1885.

Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riska“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg.

Agent for Køb og Salg af brugte

— DAMPSKIBE —

samt Kontrahering af nye.

Saavel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbyrderdampere, Bjærgningsdampere etc. findes stedse paa Haand.

Telegr.-Adr.: „AAGEBRUHN“

AAGE BRUHN

Telefon 9131

Kjøbenhavn K.

Befragtnings-Forretning.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,

Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

James Stenstrøm

Skibsmægler- og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Telegramadr.: „Smiths, St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklædning- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere havest altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug høvede.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

De private Assurandeurere lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon-Nr.
6.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)
BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

**NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.**

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Aalborg Akvavitter.
Brøndums

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Oktober 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



KREFELDERS
SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTAAL
FERD. & A. SCHMAHL · KJØBENHAVN

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzappel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co., København**



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

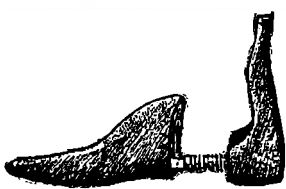
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støvleblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Bekendtgørelse.

D'Hrr. Skibsføreres Opmærksomhed henledes paa, at **Lodsningen gennem Havnerenden** til og fra Stubbekjøbing Havn ene foretages af Havnefogden, og at ankommende Skibes Signal til Havnefogden om at komme om Bord bestaar i, at

Flaget fastgøres i Vantet.

Udvalget for Stubbekjøbing Havn, i September 1904.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2. 8—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 20. Oktober 1904.

De fleste af dem, der har gennemlæst det udførlige Referat i vort sidste Nummer af Regeringens Lovforslag om Søfolks Ulykkesforsikring, vil uden Tvivl tænke, at denne Forsørgelse maatte kunne være ordnet paa simple Maade og i nøjere Tilslutning til den allerede bestaaende Sygeforsørgelse for Søfolk. Man staar jo ikke her paa bar Bund, idet der allerede gennem Søloven er sikret tilskadekomne Søfolk en vis Forsørgelse; de skal i Tilfælde af Sygdom, hvad enten denne skyldes Ulykkestilfælde eller anden Aarsag, forsørges for Rederens Regning i 4 Uger her i Landet og i 8 Uger i Udlandet; strækker Sygdommen sig i Udlandet ud over de 8 Uger, overtager Staten Forsørgelsen. Det, der tilsigtes ved det nu forelagte Lovforslag, er dels at sikre Søfolk, der er ramt af Ulykkestilfælde, en Pengesum, naar dette har medført Invaliditet, dels at sikre de efterladte en Pengesum, naar det har medført Døden, og endelig at sikre tilskadekomne Søfolk Dagpenge efter Udløbet af den 13de Uge efter Ulykkestilfældet. Men naar Rederen skal forsørge Sømanden i de ovennævnte 4 og 8 Uger og derefter igen efter Udløbet af den 13de Uge, var det da ikke det simpleste og baade i Rederens og Sømandens Interesse, at ogsaa Forsørgelsen i den mellemliggende Tid blev overdraget Rederen? Det er nu dels Sømanden selv, dels Staten, hvem denne Forsørgelse paahviler, og naar Rederen fik den overdraget, maatte han da have Krav paa at oppebære Bidrag fra Søfolkene og fra Staten til Bestridelse af de Udgifter, den medfører. Saa havde man organiseret den hele Forsørgelse og lagt den samlet i Haanden paa Rederen, der har de bedste Betingelser for at administrere den, og ved at bestride den ved Hjælp af Bidrag fra Rederne, Søfolkene og Staten havde man ikke alene fordelt Byrderne retfærdigt, men ogsaa holdt Muligheden aaben for med de færrest mulige Vanskeligheder at kunne udvide den, om dette maatte tiltrænges.

Det var en saadan, fra Søfolkenes som fra Redernes Standpunkt lige ønskelig Forsørgelse, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening og derefter Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart havde tænkt sig, da de i sin Tid tog Initiativet til Opgavens Løsning. Men i Stedet for at bygge videre paa det Grundlag, der forelaa i Søloven, har man valgt at løse Opgaven paa et helt andet, nemlig det, der foreligger i den bestaaende Lov om Industriens Arbejderes Forsikring, en Lov, der omhandler Søfarten meget fjernt liggende Forhold. At Løsningen ikke bliver saa god paa dette Grundlag, som den vilde være bleven paa hint, det staar sikkert klart for alle, der er kendt med Søfartens Forhold. Ogsaa af Erfaring fra andre af Søfartens Omraader véd man, at denne kræver en Lovgivning, der, om den skal gøre Fyldest, maa være afpasset efter Søfartens ejendommelige Forhold.

Regeringen har nu imidlertid valgt at søge Opgaven løst ved saa vidt muligt at bringe Principerne i Loven om de industrielle Arbejderes Ulykkesforsikring til Anvendelse, og der kan næppe være Tvivl om, at disse Principer saa ogsaa vil blive lagt til Grund. Naar vi tager dette som et Faktum, man nu maa regne med, og altsaa ser bort fra den Løsning, vi tror vilde have været den bedste, saa mener vi, at det foreliggende Lovforslag har endog udmærkede Betingelser for at blive en god

Lov, og det bør af Skibsfarten anerkendes, at Indenrigsministeriet ved Forslagets Udarbejdelse har taget væsentlige Hensyn til de fra dens Side fremsatte Anskuelser og Ønsker. Forslaget har Fejl, som man fra Skibsfartens Side bør søge rettede, men i det store og hele tror vi, at denne bør akceptere den foreslaaede Løsning som den efter Omstændighederne bedste. Denne Opfattelse skal vi søge at begrunde ved en kort Omtale af Forslagets væsentligere Mangler og dets Fortrin.

For de Søfarende maa Lovforslaget i det store og hele siges at være tilfredsstillende. Et Fortrin er Bestemmelsen om, at kun de, hvis faste Pengevederlag er over 2,400 Kr., undtages fra Forsikringen; herved vil det store Flertal af Skibsførere og Styrmande komme til at nyde godt af Loven. Det er derimod mindre tiltalende, at Erstatningsbeløbene er lavere end i den bestaaende Ulykkesforsikringslov. Det motiveres ved, at der ved Søloven er paalagt Rederne Forpligtelser overfor Besætningerne i Tilfælde af Sygdom. Man erkender altsaa, hvad der ogsaa er fuldkommen rigtigt, at der maa tages Hensyn hertil. Men navnlig overfor de forsikrede Efterladte er det dog noget urimeligt, at de skal undgælde for, at der, da deres Forsørger levede, var sikret ham Sygepleje i et vist Tidsrum. Naar man ikke vil lade de forsikrede selv bidrage, var det dog naturligst, at Staten ydede et saa stort Tilskud til Ulykkesforsikringen, at de forsikrede kunde faa de fulde Erstatninger.

Statens Bidrag begrænses jo til Sejlskibe under 300 Tons. Dette er et Punkt i Forslaget, der nødvendigvis maa ændres. Naar vi ovenfor har bemærket, at Loven af 1898 ikke egner sig til Grundlag for en Ulykkesforsikringslov for Søfarten, saa gælder dette særlig Sejlskibene. Dampskibene kan man dog til Nød bringe ind under de Synspunkter, ud fra hvilke Loven af 1898 blev til — for Sejlskibene er dette umuligt. Man staar her overfor en Virksomhed, hvis Fremtid tegner sig ganske usikkert, og som det paa den anden Side af flere Grunde er af største Betydning at bevare. Det er i og for sig uforsvarligt overhovedet at bebyrde denne Virksomhed yderligere. Her i Danmark har i hvert Fald den største Del af Sejlskibsflaaden vist sig saa levedygtig, at man tør haabe, at den vil kunne bevares. Men en af Betingelserne herfor er, at Staten er yderst varsom med at bebyrde den, hvis dette ikke helt kan undgaaes. Staten, til hvis Opgaver det hører at drage Omsorg for, at vi til enhver Tid kan have vor Handelsflaade bemanded med dygtige Søfolk, er derved selv interesseret i, at vor Sejlskibsflaade bevares, og Foranstaltninger, hvorved Staten svækker dens Levedygtighed, kan i det lange Løb komme til at svie til Staten selv, nemlig naar den staar overfor den Mulighed, som man nu begynder at øjne i England, selv at maatte træde til for at skaffe Søfolkene den fornødne Sejlskibsuddannelse. Desværre har Staten paa ingen Maade hidtil vist sig at have Øje for disse særlige Hensyn, der maa tages til Sejlskibserhvervet; hvorledes er dette f. Eks. ikke blevet trykket af den bestaaende Toldlovgivning! Saa meget mere glædeligt er det, at man i det foreliggende Lovforslag om Ulykkesforsikring har erkendt, at Sejlskibserhvervet maa have Støtte til at bære de Byrder, der her er Tale om, og vi skulde gerne have

set, at Staten her havde strakt sig videre end til at yde et Maksimumsbetøb af 5 Kr. for hver forsikret Person. Men denne Hjælp maa i hvert Fald ydes til alle Sejlskibe. I Lovforslagets Motiver oplyses det, at man ikke har medtaget dem over 300 Tons, fordi de repræsenterer en „moderne Driftsmaade for Søfartsvirksomhed“, nemlig med store Skibe. Vi nægter ikke, at denne Motivering forekommer os ret kunstig, og vi tror ikke, man fra nogetsomhelst Synspunkt kan bringe Sejlskibsfart ind under de „moderne Driftsmaader“. Men i hvert Fald vejer denne Betragtning intet overfor det Faktum, at netop de her omtalte større Sejlskibe befinder sig i afgjort Tilbagegang; deres Tal formindskes Aar for Aar, og ingen Del af vor Sejlskibsflaade kæmper med saa store økonomiske Vanskeligheder. Hertil kommer, at netop disse Sejlskibe er særlig bebyrdede gennem Sølovens Bestemmelser om syge Søfolks Forsørgelse i Udlandet, idet de saa at sige alle er i oversøisk Fart, hvor Udgifterne til denne Forsørgelse er størst. At undtage disse Sejlskibe fra den Hjælp, Staten vil yde, vilde derfor være ganske uforsvarligt; og desuden vil det for Staten kun betyde saare lidt at udstrække Hjælpen til disse Skibe, hvis Antal opgives at være kun 57.

Af Lovforslagets Enkeltheder, som det iøvrigt vil være rimeligt først senere at komme nærmere ind paa, skal vi her kun fremdrage Bestemmelsen om, at Forsikringspligten lægges paa den, der har Raadighed over Skibet. Med Hensyn til lejede Skibe skal dette efter Motiverne forstaas saaledes, at Forsikringspligten paa hviler det Rederi, der har lejet vedkommende danske eller fremmede Skib; er et dansk Skib bortlejet til et udenlandsk Rederi, bortfalder Forsikringspligten, saa længe Lejeforholdet vedvarer. Denne Ordning forekommer os at være uretfærdig baade overfor Rederne og Søfolkene. Har Rederen fragtet et udenlandsk Skib, vil det, praktisk talt, altid være med dets Besætning af Udlændinge, og det synes os ubilligt at lægge Ansvaret for Ulykkestilfælde, der rammer disse, paa den danske Reder, saa meget mere som denne som Regel ikke kan siges at have fuld Raadighed over det fragtede Skib. Og at paa den anden Side danske Søfolk ikke skal være forsikrede, naar det Skib, de er om Bord i, er udlejet til fremmed Reder, vil være en Uretfærdighed mod Søfolkene i det store Antal af vore Skibe, der bortfragtes paa denne Maade. Ansvaret bør, synes det os, her vedblive at hvile paa Skibets Ejere, og denne bør ikke gøres ansvarlig for Ulykkestilfældene i Skibe, han har fragtet. Paa dette Punkt vil Lovforslaget forhaabentlig uden Vanskelighed kunne ændres.

Naar vi nu skal omtale Lovforslagets gode Sider, kan vi først henvise til de allerede nævnte: at det erkender, at Sejlskibene bør have Hjælp til at bære Forsikringens Byrder, at det drager det store Flertal af Skibsførerne og Styrmandene ind under Forsikringen, og at det klart angiver, at det er Skibets Besætning i egentligste Forstand, nemlig dem, der skal være opførte paa Bemandinglisten, der omfattes af Loven. Vi henregner dernæst til de gode Sider Bestemmelserne om Forsikringspligtens Ordning.

Man har jo ved disse paalagt Rederen at afgive sin Risiko efter Loven til et anerkendt Forsikringselskab, og det synes os, at de i Motiverne anførte Grunde for

saaledes at gøre det til Pligt for Rederen at forsikre sin Risiko er fyldestgørende. Om hvorledes selve Forsikringen derefter ordnes, bliver det jo Redernes Sag, naar Tiden dertil kommer, at bestemme. Lovforslaget forudsætter i saa Henseende kun, at der dannes en Forening under gensidigt Ansvar, der kan overtage ogsaa den Forsikring, for hvilken Staten yder Tilskud til Bestridelse af Præmierne, og det bestemmer, at denne Forening kan faa Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af det Rederne i Følge Søloven paahvilende Ansvar med Hensyn til Søfolks Sygeforsørgelse. Paa dette Punkt giver Lovforslaget altsaa kun Anvisninger, men, som det synes os, gode Anvisninger. Thi at henlægge Sømandens Forsørgelse i Sygdomstilfælde i de i Søloven omhandlede Tidsrum af 4 og 8 Uger og den i det foreliggende Lovforslag omhandlede Forsørgelse efter den 13. Uges Udløb til samme Organisation er en Foranstaltning, der er saare naturlig, og som sikkert vil have store praktiske Fordele; den aabner dertil Muligheden for, at man senere her vil kunne samle ogsaa den Forsørgelse i Sygdommens første 13 Uger, for hvilken der endnu ikke er truffet Lovbestemmelser. Om den nærmere Ordning af Forsikringen er det iøvrigt, som ovenfor sagt, for tidligt nu at udtale nogen Mening. Kun det kan der i Øjeblikket være Grund til at fremhæve, at to Ting vil tale stærkt, efter vor Mening afgørende, for at Rederne i Fællesskab løser den Opgave, som Loven vil stille dem, saafremt det foreliggende Lovforslag vedtages i det væsentlige uforandret. Den ene er, at det for Rederne vil stille sig forholdsvis let at gøre dette i Forening, fordi de Arbejdsgivere, som Loven omfatter, danner et bestemt afgrænset Hele (Redere af alle registrerede Skibe). Den anden er Hensynet til, at den sociale Lovgivning, der vedrører Søfarten, ikke er afsluttet med en Ulykkesforsikringslov for Søfolk; andre Lovforanstaltninger vil i Tidens Løb stille ny og maaske større Opgaver, og dem vil Skibsfarten have de bedste Betingelser for at se løst tilfredsstillende, naar dens Arbejdsgivere staar samlede i Arbejdet paa dette Omraade. At det nu foreliggende Lovforslag fremtræder i en for Skibsfarten i det væsentlige akceptabel Form, skyldes vel ogsaa ikke mindst et forudgaaende Samarbejde indenfor Skibsfarten.

Vi har i ovenstaaende angivet de Synspunkter, ud fra hvilke vi mener, at Lovforslaget bør bedømmes fra Skibsfartens Side. Tilbage staar kun Spørgsmaalet om, hvorvidt det er forsvarligt overhovedet at lægge den ny og store Byrde, der her er Tale om, paa vor Skibsfart, og dette Spørgsmaal mener vi maa besvares med et afgjort Nej, saafremt man ikke tænker at holde Skibsfarten skadesløs ved Lettelser paa andre Omraader. Det bør erindres, at Ulykkesforsikringsloven af 1898 ramte Erhverv, der var i Stand til at lade Forbrugerne bære i hvert Fald en stor Del af den Byrde, den lagde paa disse Erhverv, fremdeles at det Ansvar, den lagde paa Arbejdsgiverne, bærer disse dog kun under Arbejdet i deres Virksomheder. I begge Henseender er Skibsfarten stillet ganske anderledes. Rederne vil komme til at bære Forsikringens Byrder fuldt ud, og vil praktisk talt blive ansvarlige for deres Folk hele Tiden, medens disse er i deres Tjeneste, i Fritiden som i Arbejdstiden. Trods dette har Rederne stedse ønsket en Lov om Søfolks

Ulykkesforsikring, men det vil være en stor Uretfærdighed at lade dem bære dens Byrder helt eller i det væsentlige uden at give deres Erhverv Lettelser paa anden Maade. Under den Behandling af Finanslovsforslaget, der i disse Dage foregaar i Folketinget, gav Flertallets Ordfører en særdeles klar Oversigt over de mange Veje, ad hvilke Staten yder Erhvervslivet en omfattende Støtte gennem Bevillinger til Landbrug, Industri, Haandværk, Fiskeri m. m. Af gode Grunde fandt Skibsfarten ingen Plads i denne Oversigt. Intet af vore Erhverv stiller nemlig saa beskedne Fordringer til Statens direkte Støtte som Skibsfarten. Og paa intet af dem har Staten lagt saa store særlige Byrder som paa dette. Skal Skibsfarten nu bære en ny og stor Byrde, saa tør man anse det for en Selvfølge, at Forslaget herom vil blive efterfulgt af Forslag, der tilsigter at gennemføre Lettelser for den i andre Henseender.

I Anledning af Stormvarselstjenestens Indførelse her i Landet er Vejrtjenesten ved Meteorologisk Institut blevet saaledes udvidet, at Institutet fra d. 15. Oktober d. A. vil være i Stand til at udgive en Aftenvejrberetning, der kan forsendes og ombringes med Posten som et almindeligt Dagblad. Tidlig den næste Dags Morgen vil Publikum saaledes i Almindelighed kunne faa en Vejrberetning i Hænde, der er grundet paa Observationer fra den foregaaende Aften. — „Meteorologisk Instituts Aftenvejrberetning“ vil indeholde:

1) Et Vejrkort gældende for Kl. 7 Aften og et Isobarkort gældende for Kl. 2 Eftermiddag. 2) En beskrivende Tekst, der henleder Opmærksomheden paa de karakteristiske — enten truende eller beroligende — Tegn i Vejrtilstanden, og naar særlig Anledning dertil gives, antyder de sandsynlige Følger. — 3) En tabellarisk Fremstilling af de til Institutet telegraferede meteorologiske Aftenobservationer fra 5 indenlandske og 28 udenlandske Stationer. — 4) En grafisk Fremstilling af de selvregistrerende meteorologiske Instrumenters Optegnelser i Kjøbenhavn i det forløbne Døgn. — 5) En summarisk Fremstilling af 7 danske Stationers Nedbørsforhold i den indeværende Maaned. — 6) Forskellige Temperaturforhold. — 7) Paa Omslaget: Almindelige Bemærkninger om Forstaaelsen af Vejrkortet, et Par Eksempler paa tre sammenhængende Vejrkort, der viser et Stormcenters Fremrykning over Danmark, en Vindstyrketabel m. m.

Institutet har den Overbevisning, at en større Udbredelse af disse Kort væsentlig vil bidrage til at forøge de telegrafiske Vejrmeddelelsers Nytte, og anbefaler dem derfor til enhver, der paa den ene eller paa den anden Maade er interesseret i at kende og følge med Vejrforholdene.

Endvidere egner Kortene sig godt til Opslag. Kortene koster 4 Kroner Kvartalet (Oktober Kvartal d. A. dog kun tre Kroner) Postpønge iberegnet og kan bestilles hos Postvæsenet.

Dampskibet „Juverna“ blev d. 21. September rapporteret som „savnet“, hvilket tiltrækker sig mere end almindelig Opmærksomhed, da det var Skibets første Rejse, skriver „Shipp. Gaz.“ Det hører vel nemlig til Sjældenhederne, at et Skib forliser nogle Uger efter, at det er færdigt fra Værftet.

„Juverna“, der løb af Stablen i Garston d. 16. Juli d. A., var bygget til en Ladning af c. 400 Tons og var klassificeret til 100 A 1. i Lloyds. Det afgik d. 14. August med en fuld Ladning bestemt til Kingstown, Dublin, ført af Kaptajn Kinley og med en Besætning af 10 Mand, men efter Afgangen fra den skotske Kyst er det spurlost

forsvundet. Ganske vist blev en af Skibets Redningsbaade fundet og optaget Dagen efter dets Afrejse af Damperen „Cognac“ og bragt til Glasgow, men „Juverna“ selv har man ikke faaet nogen som helst Efterretninger om.

Dette Forlis er saa meget mere underligt, som der i det paagældende Tidsrum ikke var haardt Vejr, ligesom man heller ikke har hørt, at noget Skib i dette Farvand har haft Kollision, der kunde have foraarsaget „Juverna“'s Undergang. Det kan heller ikke tænkes, at Forliset er foraarsaget ved Brand; thi i saa Tilfælde vilde det brændende Skib vistnok være bleven set af et af de mange Sejl- og Dampskibe, der stadig befarer den irske Sø. Det maa saaledes nærmest antages, at Skibet enten er stødt paa et Vrag og øjeblikkelig gaaet til Bunds, eller at det har kollideret med et andet Skib, der var for udgaaende paa en længere Rejse, saaledes at begge Skibe er sunket; men selv i disse Tilfælde er det mærkværdigt, at der ikke er flydt mere Vraggods op.

Den Redningsbaad, der blev optaget af „Cognac“, blev fundet c. 10 Kml. Øst for Øen Man, hvad der viser, at Skibet øjensynlig havde overstaaet den største Del af sin korte Rejse, da Ulykken ramte det.

I flere Henseender er dette Forlis et af de mest mærkelige i den senere Tid, og den Interesse, der knytter sig hertil, formindskes ingenlunde af den Omstændighed, at Tabet af Menneskeliv har været ret begrænset, og at Skibet kun havde en ringe Størrelse.

Fra St. Petersborg meddeler „Fairplay“, at den russiske Regering har overdraget en Amerikaner ved Navn Lewis Niton at bygge en Flaade af store Dampere under Ledelse af Departementet for Handelsflaaden. Det menes, at Arbejdet vil blive udført paa Regeringens Værft i Sebastopol og paabegyndt i den kommende Vinter.

Strejken i Marseille er nu officielt erklæret for endt, efter at den i Løbet af flere Uger er døet mere og mere hen. Sjælden, skriver „Shipp. Gaz.“, har Marseille, der dog saa ofte har sat Rekorder, hvad angaar Strejker, tilføjet sin egen Handel et saa ødelæggende Slag. Bladets Pariserkorrespondent har fornylig sendt det nogle Optegnelser om Trafiken paa Havnen, og af disse fremgaar det med stor Tydelighed, hvorledes Skibsfarten er bleven ledet andet Steds hen, og i hvilken Grad dens Forretningsliv er bleven hæmmet. I første Række vil dette naturligvis berøre Marseille selv, men i Betragtning af den Stilling, som denne By indtager med Hensyn til Trafiken gennem Suez Kanalen, fra og til det vestlige Evropa, vil Følgerne af den store Arbejderbevægelse utvivlsomt strække sig meget vidt.

Kaptajn T. H. Tofte, Fører af Dampskibet „Frode“, er som Følge af et Hjerteslag afgaaet ved Døden.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udeurigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Bjærget Skibsmandskab. Skonnert „Mine“, Kaptajn Møller, af Thurø har paa Rejse fra St. Petersborg til Helsingborg bjærget 8 Mand fra en svensk Skonnertbrig 30 Kvartmil S. for Øland.

(Svendborg Amtst.)

Lloyds' Register of Shipping.

Aarsberetning 1903—1904.

Ved Aarets Slutning, regnet til Udgangen af Juni Maaned, var ialt 9,672 Handelsskibe med 17,716,999 Tons Brutto klassificerede af Lloyds Komite.

Fordelingen af Tonnage mellem Storbritannien og Udlandet ses af følgende Tabel:

Materiale	Art	Storbritannien		Udlandet	
		Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Jærn og Staal..	{ Dampskibe	5,543	10,437,878	2,303	4,969,146
	{ Sejlskibe	828	1,308,999	692	944,214
Træ og Komposit.....		281	42,994	25	13,768
	Ialt...	6,652	11,789,871	3,020	5,927,128

I Aarets Løb er 625 ny Skibe med 1,079,045 Tons Brutto bleven klassificeret hos Lloyds; af disse var 581 Dampere med 1,051,960 Tons Brutto og 44 med 27,085 Tons Sejlskibe. 69 pCt. eller 749,905 af disse Nybygninger ejedes i Storbritannien, medens Resten var bestemt til Udlandet eller Kolonierne. Sammenlignet med sidste Aars Nybygninger er der en Nedgang i Tonnagen paa 171,375 Tons, fordelt paa Damp- og Sejlskibe med henholdsvis 130,305 Tons og 41,070 Tons.

Hvad det anvendte Bygningsmateriale angaar, da er omtrent 99,82 pCt. af den Tonnage, der er klassificeret i 1903—04, bygget af Staal, 0,04 pCt. af Jærn og 0,14 pCt. af Træ. Gennemsnitsstørrelsen for Dampere, klassificeret i Aarets Løb, er omtrent 1,810 Tons og for Sejlskibe 615 Tons; hvis man imidlertid ser bort fra Skibe under 200 Tons for at undgaa den Formindskelse i Gennemsnitstallet, der foraarsages af Lystfartøjer, smaa Kystskibe, Damptrawlere og lignende, faar man henholdsvis for Damp- og Sejlskibe 2,423 Tons og 1,319 Tons. 36 af de i 1903—04 klassificerede Dampere var paa over 5,000 Tons hver, og 6 Sejlskibe var paa over 2,000 Tons hver.

De stadig indkommende Planer for ny Skibe viser at der er en tiltagende Tendens i Retning af at bygge Skibe af særlige Typer. Selskabets Rammer er imidlertid vide nok til at omfatte Skibe af alle Slags, og Komiteen er stedse rede til at imødekomme særlige Farters Krav, saa vidt det er muligt.

Selskabets Regler angaaende Konstruktionen af „turret deck“ Dampere er bleven reviderede i Overensstemmelse med de Erfaringer, man har indhøstet for denne Skibstypes Vedkommende; endvidere er der paa Forslag af Selskabets tekniske Komite foretaget en Del Forandringer vedrørende Reglerne for Konstruktion af Skibe og Maskiner.

Paa Selskabets Foranstaltning er der endelig bleven udført en Række Forsøg for at bestemme Fordelene ved visse ny Konstruktioner vedrørende Detaljer i Skibsbygningen; for at stille disses Resultater til Disposition for Skibsbyggere, Redere og andre vil Komiteen imidlertid i en nær Fremtid offentliggøre en fuldstændig Beretning om disse Forsøg.

Unøjagtigt Søkort.

Vi har modtaget følgende:

I det af „Det kgl. Søkort-Arkiv“ i 1869 udgivne og til 1898 rettede Kort over Østersøens mellemste Del er Gotland i Henhold til Fyrbøger og andre Nationers Søkort aflagt 2 Længdeminutter for østligt.

Hvis dette er „Søkort-Arkivet“ bekendt, som man turde antage, det er, vil jeg tillade mig at foreslaa, at Gotland i dette Kort overstemples „Denne Ø er aflagt 2 Længdeminutter for østligt“, eller, da der i Forvejen er saa mange Stempler, som henviser til de nu med 4 Graders Fejl aflagte misvisende Kompasser, og Kortet med disse Fejl er meget upraktisk, vilde det maaske være klogere, at denne Ud gave gik ud af Handelen. Et sydgaaende Skib, hvis affarende Sted udsættes i denne Ud gave efter Pejlinger af „Stora Carlsø“, vil komme Øland 2' nærmere end beregnet, hvilket i Taage kan have alvorlige Følger.

C. G. Clausen,

Fører af S/S. „Brattingsborg.“

For saa hurtigt som muligt at bringe dette Spørgsmaal paa det rene, har vi forelagt Søkort-Arkivet ovenstaaende Indlæg. Man havde her ikke noget Kendskab til den af Kaptajn Clausen omtalte Fejl i det paagældende Østersøkort, men en nærmere Undersøgelse viste, at Øen Gotland virkelig er aflagt 2 Længdeminutter for østligt saa vel i Kort Nr. 109 som i Kort Nr. 110.

En ny Ud gave er imidlertid i Øjeblikket under Udarbejdelse og vil i Løbet af et halvt Aars Tid være færdig, medens den gamle Ud gave, i Overensstemmelse med Kaptajn Clausens Forslag, straks er udgaaet af Handelen.

Det maa antages, at denne ikke uvæsentlige Fejl har indsneget sig i det paagældende Kort gennem de forskellige Kilder, som i sin Tid er lagt til Grund for Kortets Udarbejdelse.

Kaptajn Clausen fortjener Tak, fordi han har henvendt sig til Søfarende og Søkort-Arkivets Opmærksomhed paa denne Fejl, ligesom det maaske i denne Forbindelse bør fremhæves, at man paa Søkort-Arkivet stedse modtager enhver Meddelelse, der kan tjene til Berigtigelse af de udgivne Bøger og Kort, med Glæde. Dette gælder ikke mindst „Den danske Lods“, som snart vil foreligge i en ny Ud gave, og om hvilken der fra privat Side sædvanligvis kun indkommer meget faa berigtigende Meddelelser.

Red.

Forlis i 1903.

Lloyds' Register har netop udgivet sin Statistik angaaende Skibsforlis i 1903, ført indtil 10. Avgust 1904. Af denne Statistik fremgaar det, at Reduktionen i Verdenstonnagen ved Forlis og af andre Grunde er 922 Skibe paa tilsammen 779,803 Tons, hvoraf 326 Dampskibe paa 479,081 Tons og 596 Sejlskibe paa 300,722 Tons. Dampskibsreduktionen overstiger Gennemsnitsreduktionen i de sidste 10 Aar med 33 Skibe og 93,671 Tons, men for Sejlskibenes Vedkommende er Reduktionen under Gennemsnitsreduktionen i dette Tidsrum med 148 Skibe og 50,631 Tons. Skibe paa mindre end 100 Tons er ikke medregnet.

Forlisprocenten i Tidsrummet fra 1893—1897 var for Dampskibene 2,13 af Skibenes Antal og 2,08 af Tonnagen, 1898—1902 henholdsvis 1,90 og 1,86 og i 1903 1,84 og 1,76; for Sejlskibene i 1893—1897 5,07 Procent af Skibenes Antal og 4,80 af Tonnagen, 1898—1902 henholdsvis 4,03 og 4,60 og i 1903 4,89 og 4,66.

Af Dampskibe er anmeldt som forliste ialt 237 paa tilsammen 298,376 Tons. Forlisprocenten for de forskellige Lande stiller sig som følger henholdsvis for Skibenes Antal og Tonnage:

Storbritannien og Irland 1,45 og 1,16, de engelske Kolonier 0,88 og 1,07, De forenede Stater 1,28 og 1,01, Østerrig-Ungarn 1,87 og 2,29, Danmark 0,26 og 0,53, Holland 1,67 og 0,90, Frankrig 1,81 og 1,74, Tyskland 1,54 og 0,71, Italien 0,55 og 0,17, Norge 2,18 og 2,65, Rusland 0,17 og 0,10, Spanien 1,09 og 0,86, Sverrig 1,07 og 2,15. For de andre Lande er Forlisprocenten ikke opført, men derimod oplyses det, at Antallet af forliste Dampskibe i de andre evropæiske Lande var tilsammen 6, i Centralamerika 5 og i Asien 13.

Af Sejlskibe forliste ialt 498 (heri ikke indbefattet Skibe, der er hugget op, kondemneret etc.) paa 259,004 Tons. Forlisprocenten var for de forskellige Lande henholdsvis for Skibenes Antal og Tonnage følgende: Storbritannien 2,84 og 2,58, Kolonierne 3,34 og 2,95, De forenede Stater 4,20 og 4,32, Østerrig-Ungarn 10,34 og 8,45, Danmark 4,35 og 4,98, Holland 7,14 og 7,77, Frankrig 3,60 og 3,15, Tyskland 3,59 og 2,58, Italien 2,90 og 3,19, Norge 8,28 og 8,63, Rusland 2,89 og 3,34, Spanien 4,41 og 7,19, Sverrig 7,60 og 7,16. I de andre evropæiske Lande forliste i Aarets Løb 11 Skibe paa 4,080 Tons, i Centralamerika 9 Skibe paa 6,025 Tons og i Asien 29 Skibe paa 4,233 Tons.

Forlisprocenten for de forskellige Lande for Damp- og Sejlskibe tilsammen var henholdsvis for Skibenes Antal og Tonnage følgende:

Storbritannien 2,84 og 2,58, Kolonierne 3,34 og 2,95, De forenede Stater 4,20 og 4,32, Østerrig-Ungarn 10,34 og 8,45, Danmark 4,35 og 4,98, Holland 7,14 og 7,77, Frankrig 3,60 og 3,15, Tyskland 3,59 og 2,58, Italien 2,90 og 3,19, Norge 8,28 og 8,63, Rusland 2,89 og 3,34, Spanien 4,41 og 7,19, Sverrig 7,60 og 7,61.

Fragtmarkedet.

I Løbet af den Uge, som nu er gaaet, har der hos Befragterne i alle de ledende Markeder vist sig betydelig mindre baade Lyst og Ævne til at dække sig med Tonnage, hvilket har givet sig Udslag i færre Befragtninger, end de sidste Uger ellers har kunnet opvise, og desuden har det ikke været muligt, trods de bedste Bestræbelser fra Redernes Side, at opretholde Raterne. Saa vel Østen som Sortehavet, Azoff, La Plata og flere andre store Markeder er lavere, trykkede af det for det øjeblikkelige Behov for store Tilbud af Tonnage. Det turde navnlig være de lavere Hvedeprisers Skyld — sandsynligvis stammer de fra de gunstige Høstudsigter i Argentina og i Særdeleshed Australien — at der er saa forholdsvis ringe Tilbøjelighed til at slutte for Korn, da Befragterne vil se, hvorledes Forholdene udvikler sig. For senere Lastning end November er der næsten intet Begær, og det falder i det hele taget vanskeligt at finde lønnende Beskæftigelse lige for Øjeblikket. Kulfragter er i enkelte Retninger en lille Smule bedre, men det hjælper kun saa uendelig lidt. Ekspeditionerne paa de engelske Kulpladser er tilmed gennemgaaende daarlige.

Det østlige Marked er mattere helt igennem, og Raterne fra Kurrachee og Bombay mindst 6 d. lavere i Ugens Løb. Sidst betalte Rate er 17/6 til udsøgt Havn fra Kurrachee pr. September, 16/9 à 17/ fra Bombay pr. November, men det er et Spørgsmaal, om dette kan gentages. For Ris betales 26/3 Saigon/Liverpool pr. November og for Kul fra Moji 2,50 Dollars til Singapoore, 1,90 til Hongkong.

Sortehavet og Azoff har haft for mange, navnlig mange store, Dampere tilbudt, og Raterne er som Følge deraf faldne. Ved Anlægning fra Odessa eller Nikolaieff

kan nu kun betinges 8/6 à 8/9 pr. Oktober til udsøgt Havn. Ogsaa for mindre Baade er Raten omkring 6 d. lavere. Azoff er betydelig mindre aktiv og vil næppe betale over 10/6 „any“ for prompt, „handy“ Tonnage. Donauen har taget nogle faa Baade, hovedsagelig til Middelhavet; til Antwerpen eller Rotterdam betales 10/6 Dødvægt pr. ultimo Oktober/primo November. For Salt sluttedes en prompt Baad til 12/6 Eupatoria/Reval.

Middelhavet er stille og frembyder intet af Interesse. For Erts sluttedes der til 7/6 Huelva Rotterdam eller Antwerpen, 10/3 Charleston eller Savannah, 5/6 Almeria/Cardiff, 6/9 Carthage/Maryport, alt med „free despatch“, og for Fosfat til 9/ Sfax/Zwijndrecht, „despatch“ kun for Lastning. Espartoraterne er omtrent uforandrede paa Basis af 13/6 fra Spanien til Firth of Forth. Fra Patras noteres 11/6 Dødvægt for Korender til U. K. eller Kontinentet. Aleksandria noterer kun 8/ à 8/6 Bomuldsfrø til London eller Hull, prompt. Ertsraterne fra Bilbao er som følger: 3/9 Cardiff, 4/7½ Middlesbro, 4/9 Stockton, 4/9 à 4/10½ Rotterdam, 5/ Dunkerque, hvortil der sidst er sluttet, endvidere til 3/10½ fra Passages til Newport.

Nordamerika har stadig kun meget lidt at byde paa, og Raterne for al Slags Last er tarvelige. De kanadiske Pladser har taget nogle faa Baade; der betales 42/6 Dalhousie/Englands Vestkyst, 40/ Exploits Bay/London, 45/ St. Lawrence én spansk Havn, 46/3 to Havne, og 37/6 noteres fra St. John til Englands Vestkyst. En enkelt Kornbefragtning, den eneste hele Damperladning i mange Maaneder, effektueredes fra Baltimore til 1/9 Rotterdam, 1/10½ anden udsøgt Havn, 2/3 én, 2/4½ to danske Havne pr. Januar. Petroleumraterne til Østen er lavere; 18 Cents er sidst betalte Rate fra Filadelfia til to japanske Havne. For Bomuld fra Savannah sluttedes et Par Baade til 26/3 à 27/6, Golfen har kun faa Laster til omtrent uforandrede Rater; fra to Havne til Antwerpen betales 11/ paa Netto Charter pr. November og for Trælaster fra én Havn til Ghent og/eller Holland 85/ én, 87/6 to Havne, 11½ Dollars én Havn til La Plata. For Baade i Maanedsfragt er Begæret ikke stort, og Raten ikke over 4/ for Levering i U. S., Tilbagelevering i Evropa.

La Plata Markedet har vist nogen Tilbagegang, og adskillige Baade pr. Oktober/primo November sluttedes til 17/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 15/ fra Buenos Ayres, men medens dette skrives, synes der atter at være en bedre Tendens. Antagelig vil der nu kunne betinges mindst 6 d. højere Fragt. For Quebracho fra Colastine noteres 20/6 til Kontinentet (H. H.) pr. Juni/Juli 1905.

Østersøen viser ikke meget Liv, hvad Træfragterne angaar, og for de fleste Redere er Situationen ved den tilstundende Afslutning af Saisonen en Skuffelse. Der er forholdsvis faa Laster i Markedet, og Raterne er gennemgaaende smaa. Der er sidst sluttet til Frcs. 29 D/B. B. to sydfinske Pladser til Antwerpen, Frcs. 30/31 to eller tre svenske Pladser til Antwerpen, Frcs. 28½ D/B. ½ Boards Sydfinland/Ostende, Hfl. 11½ à 12 D/B. Kronstadt/Rotterdam; endvidere noteres 23/6 D/B. ⅓ Boards 25/ Kronstadt/London, 22/ à 22/6 Shortprops Wasa/Hull eller West Hartlepool, Frcs. 33/34 pr. Favn Sydfinland/Ghent eller Calais. Korneksporten fra St. Petersburg og Reval foregaar mindre livligt, og Raten er ikke over 1/2¼ Hvedebasis til London eller Rotterdam, men fra Libau har der været fragtet livligt til 11 d. Havrebasis for prompt Lastning, 10½ d. pr. November. Sidstnævnte Rate noteres ogsaa fra Riga, men Markedet her er stille; for Træ noteres 22/6 D/B. London, Rmk. 24/25 pr. 216 Kbf. Pulpwood til Rotterdam, Hfl. 13½ Kappbjælker Holland, Frcs. 27/ D/B. Antwerpen, Frcs. 29 Rouen. Kønigsberg noterer 1/1½ à 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam og fra Memel kan faas for Sleepers 5/3 pr. Load til Grimsby, 5/9 à 6/ London, 10/11 Pfenning pr. Kbf. for Smaadampere til Kjøge.

Kulfragterne er bedre baade ad Østersøen og Middelhavet til, og der er i flere Retninger Stigninger paa mindst 3 d. at konstatere i Løbet af de sidste 8/14 Dage. Navnlig til de tyske Østersøhavne har der været sluttet livligt, og Raten fra Firth of Forth til Neufahrwasser har tangeret 4/6, medens der til Swinemünde gentagne Gange har været betalt 4/3. Iøvrigt betales fra Forthet 4/ à 4/3 Aarhus eller Kjøbenhavn, 4/7½ Randers (1,100 Tons) 3/9 à 3/10½ Kronstadt, 4/1½ Stockholm, 4/6 Memel, 4/7½ à 4/9 Kiel. Fra Newcastle sluttedes der til 3/10½ Libau, 4/1½ Pillau, 4/3 Neufahrwasser, 4/1½ Swinemünde, 4/3 Malmø, 3/9 Aarhus, 5/9 Barcelona, 5/ à 5/1½ Genua og fra Cardiff til 5/9 Barcelona, Frs. 6¾ Marsilles, 4/10½ à 5/3 Genua, 3/6 Malta, 4/6 Aleksandria, 4/3 Port Said, 6/9 Colombo, 6/ Bombay, 32/6 Wladivostock (4,000 Tons Damper), 10/ ekstra naar Ladningen er afleveret, 7/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere viser sig desværre ligemat, navnlig fra Østersøen.

ab Kønigsberg blev i forrige Uge budt 15 Mark Danmark, Hertugdømmerne, Sydsverrig, 16 Mark Vestsverrig, Rugbasis/Oljekager.

ab Stolpmünde er der udbudt et Par Ladninger Rug til Danmark 4 à 4½ Mark, uden at der dog har været Reflektanter herfor.

ab Stettin er ikke indgaaet nogle Noteringer, men der skrives derfra, at det skal være meget daarligt, og at enkelte Skibe er gaaet ledige derfra til andre pommerske Havne.

ab Demmin noteres Rug til Danmark, Flensborg 5½ à 6 Mark, til Tønning 7½ à 8 Mark.

ab de andre pommerske Kornpladser staaer det stadig uforandret siden forrige Notering; det tyske Korn bliver stadig ført til det Indre af Tyskland.

ab Sydsverrig staaer Fragtmarkedet noget fastere, og der bliver gennemgaaende noteret højere Rater, saaledes Stettin 3½ Mark, Kiel, Hamburg 4½ Mark, Lübeck, Neufahrwasser 4 Mark, alt Gadesten, endvidere til Grangemouth Kisaffald 6/, Østkyst Kulhavn, Kortprops 15/ à 15/6, til Nørresundby 8 Øre pr. Kbfd.

ab danske Provinshavne er atter gjort nogle Befragtninger til Hamburg 3½ à 4 Mark, til Åhus Hvede 13 Øre, og der noteres Hvede til Aalborg 14/15 Øre samt Sukker Bandholm, Kjøbenhavn 22 Øre pr. Sæk.

ab Kjøbenhavn har det ogsaa været stille, og der skal være noteret og sluttet Nørresundby Bomuldsfrøkager 17 Øre, Østkysten Slesvig-Holsten 15 Pf., Hobro 14 Øre pr. Ctn. Byg samt dansk Byg til Hamburg 4 Mark.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i September Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 557 Havarier mod 733 samme Maaned i Fjor, deraf 393 Dampskibe, 164 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 184, Sammenstød 161, Anløbning af Nødhavn 39, Maskinskade 53, Ild 25, haardt Vejr 54, forskellige Aarsager 35, kæntret 1, sunkne 2, forladte 3. Ialt 58 Skibe er anmeldt som totalt forliste, inod 103 samme Maaned i Fjor, deraf 20 Dampskibe, 38 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 30, Sammenstød 6, Ild 2, forsvundne 4, sunkne 12, forladt 1, Kondemnation 3.

Dannebrog, Jagt af Vordingborg, kom, paa Rejsen fra Nakskov til Kjøbenhavn med Byg, paa Grund paa Kalø Rev. Flot ved egen Hjælp og indbragt til Stubbekjøbing. Da Dannebrog var læk, blev Ladningen omladet i Paketten Pollux og bragt hertil.

Baltique, Dpsk. af Rouen, der, som meddelt, indbragtes hertil af Svitzers efter Grundstødning ved Hittarp, viser sig at være stærkt beskadiget i Bunden. Efter endt Losning er Skibet taget ind til Flydedokken for nærmere Besigtelse.

Ida, Skonnert af Halmstad, er paa Rejsen fra Harnæs til Nykjøbing indkommet til Svartklubben med brækket Stormast.

Niobe, Dpsk. af Esbjerg, er paa Rejsen fra Archangel til Bergen indkommet til Stavanger med nogen oven Bords Skade.

August, Skonnert, har ved Weser Fyrskib været i Kollision med Dpsk. Artemisia. August sank, men Besætningen blev reddet.

Erik & Agnes, svensk Skonnert, kom den 15. ds. paa Grund paa Saltholmen. Skibet, der var paa Rejsen fra Danzig til Helsingborg i Ballast, har Assistance af Svitzers.

Tordenskjold, Barkskip af Rønne, er grundstødt i Nærheden af Dundalk. En Del af Dækslasten er losset.

Jolantha, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 17. ds. til Antwerpen fra Libau efter en meget stormfuld Rejse. En Del af Dækslasten er skyllet over Bord, og de svære Seer har afstedkommet en Del oven Bords Skade, særlig paa Kommandobroen.

Æolus, Skonnert af Stavanger, er paa Rejsen fra Frederikshavn til Island ankommet hertil læk. Dækslasten opløses for Reparation.

Nicolai, Skonnert af Libau, er d. 15. ds. kommet paa Grund i Nærheden af Kramnitze. Skibet, der er ladet med Rug, har Assistance af Svitzers.

Petrolea, Dpsk. af Kjøbenhavn, maatte paa Rejsen herfra til Aarhus søge ind til Helsingør for at reparere en mindre Maskinskade.

Betty, Skonnert af Fjellebacke, kom den 15. ds., paa Rejsen fra Kiel til Gøteborg med gammelt Jærn, paa Grund ved Marstal. Svitzers Assistance blev afslaaet.

Florentine, tysk Evert, er, paa Rejsen fra Hamburg til Nakskov af Majs, d. 16. ds. grundstødt paa Albu Triller. Svitzers assisterer.

Hammerhus, Dpsk. af Nexø, har paa Rejsen fra Hasle til Kjøbenhavn været i Kollision ved Lillegrund med Skonnert Niels af Limhamn. Begge Skibe er indkomne hertil for Reparation.

Hans, Skonnert af Marstal, er d. 14. ds., paa Rejse fra Frölunda til Stettin med en Ladning Sten, i stærkt Bygevejr kommen ud af Kursen i Stettinerhaf og dreven paa Grund i Nærheden af Øen Leitholm. En Slæbedamper, som straks assisterede, maatte foreløbig opgave at bringe Skibet flot, da Vandet faldt, og Skibet derved kom til at staa fast i Grunden. Det antages, at det kan komme flot ved at lægtre en Del af Ladningen.

D'Hrr. Radau & Co., Kronstadt, meddeler: Kaptajn A. P. Skov, Fører af Dampskibet „Livonia“ af Kjøbenhavn, rapporterer, at han paa sin Rejse til Kronstadt paa 58° N. Brd. og 19° 58' Ø. Lgd., har passeret en svensk Skonnert „Anna“ af Vædde, uden Besætning, flydende paa Trælasten og manglende Forrigning og Agterstang. Skibet ligger farlig for Skibsfarten Øst om Gotland.

Nybygninger, Køb og Salg.

Kulfirmaet Flindt, Drost & Co har i England indkøbt Dampskibet „Girdleness“ for 200,000 Kr. Dampskibet skal hedde „Flindt“ og føres af Kaptajn P. Hedegaard.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 18. Oktober.) Adolph Andersen, Schubert, afgik herfra 17. Oktober til Kønigsberg. — Alabama, Gøtsche, ankom til Baltimore 17. Oktbr. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 8. Oktbr. — Algarve, Borries, afgik herfra 16. Oktbr. til Riga og St. Petersburg. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Lissabon 17. Oktbr. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 10. Oktober. — Antwerpen, Madsen, passeret Gibraltar 11. Oktbr. hertil. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 9. Oktober hertil. — Arno, Strubberg, ank. til Livorno 17. Oktober. — Axelhus, Skow, ankom hertil 17. Oktober. —

Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Danzig 17. Oktbr. — Beira, Lunge, ank. til Denia 15. Oktbr. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Ouessant 10. Oktbr. for Genua. — Christian I.X., Müller, ank. til London 16. Oktbr. — Dagmar, Larsen, ankom hertil 12. Oktober. — Douro, Mortensen, ankom til Oporto 17. Oktober. — Esbjerg, Søeberg, afgik fra Riga 15. Oktbr. hertil. — Florida, Ørum, ankom til Stettin 17. Oktober. — Frederik, Thomsen, afgik herfra 17. Oktober til Hull. — Garonne, Kromann, ank. til Riga 13. Oktbr. — Georgios I., Sørensen, ank. til Havre 16. Oktbr. — Hekla, Egense, ankom til New York 16. Oktbr. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Christianssand 7. Oktober. til New York. — Hengest, Harder, afgik fra Libau 16. Oktbr. til London. — Hjelm, Simonsen, ankom til Danzig 14. Oktbr. — Island, Holm, ank. hertil 13. Oktbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Nystad 13. Oktbr. — Jolantha, Christiansen, afgik fra Newcastle 15. Oktober hertil. — Kasan, Hansen, ank. hertil 17. Oktbr. — Kentucky, Staal, pass. Dunnethed 15. Oktober for New York. — Kiew, Frisenette, pass. Holtenau 16. Oktober til Libau. — Kursk, Gommessen, afg. fra Newcastle 14. Oktbr. til Bordeaux. — Leopold II, Meyer, afg. fra Messina 14. Oktober hertil. — Loire, Craignou, ankom hertil 11. Oktbr. — Louise, Kruse, ank. hertil 15. Oktober. — Louisiana, Andresen, ank. hertil 14. Oktbr. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom hertil 17. Oktober. — Morse, Sørensen, afg. fra Riga 15. Oktbr. til Antwerpen. — Moskov, Meldahl, ankom til Antwerpen 13. Oktober. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Christiania 13. Oktober. til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik herfra 16. Oktober til Riga. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Antwerpen 17. Oktober hertil. — O. B. Suhr, Wiencke, ankom til St. Petersburg 17. Oktbr. — Omsk, Jonsen, ankom til Marseille 14. Septbr. — Oscar II, Hempel, afg. fra New York 12. Oktbr. hertil. — Per m, Christensen, afgik fra Gravesend 16. Oktbr. til Newcastle. — Pregel, Olsen, afg. fra Hull 16. Oktbr. til Libau. — Riberhus, Larsen, ank. til Trondhjem 17. Oktober. — Rita, Schibbye, ankom hertil 16. Oktbr. — Seine, Dampt, afgik fra Bordeaux 17. Oktober til La Rochelle. — Texas, Andersen, ank. hertil 9. Oktober. — Thyra, Fischer, pass. Holtenau 17. Oktober for Hull. — Tiber, Bech, ankom til Newcastle 14. Oktober. — United States, Wulff, ankom hertil 9. Oktober. — Valdemar, Johnsen, afgik herfra 15. Oktober til Stockholm. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Genua 11. Oktober. — Viking, Rasmussen, ankom til Methil 14. Oktober. — Ellen ankom til Uddskær 17. Oktbr. — R. F. Berg ank. hertil 15. Oktbr. — Annie afgik herfra 15. Oktbr. til Østsvrige. — Dovre ank. til Antwerpen 14. Oktbr. — Marie ankom til Swansea 15. Oktober. — Vadse afgik fra Stettin 16. Oktober til Neufahrwasser.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersburg 14. Oktober. — Frode, Meyer, ank. til Burntisland 16. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Sundsvall 15. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Uleåborg 16. Oktober. — Erik II, Schmidt, ankom til Rouen 13. Oktober. — Knud II, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 18. Oktober. — Danmark, Kraemer, ank. til Blyth 15. Oktbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Libau 16. Oktbr. — Skjold, Risø, ankom til Trångsund 17. Oktober. — Magnus, Jørgensen, ankom til Aarhus 13. Oktbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Porkansaari 15. Oktober. — Svend II, Riber, ankom til St. Petersburg 15. Oktober. — Harald, Hveysel, ankom til Rotterdam 14. Oktober.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Aarhus 13. Oktober. — Ansgar, Predbjørn, ank. til Boness 16. Oktbr. — I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Blyth 14. Oktober, best. til Kronstadt. — Hamlet, Reese, afg. fra Kronstadt 16. Oktbr., bestemt til Leith. — Helge, Olsen, ankom til Kronstadt 5. Oktober. — Rolf, Olsen, ankom til Kronstadt 15. Oktober. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Kronstadt 13. Oktober.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Kotka 17. Oktober. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Sunderland 11. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Burntisland 15. Oktober, best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Rotterdam 13. Oktbr. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Sunderland 14. Oktbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Newcastle 11. Oktbr., best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Sunderland 11. Oktbr. — Russ, Rasmussen, afg. fra London 15. Oktbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Kronstadt 16. Oktober. — Peter Mørch, Thorsøe, ankom til St. Petersburg 12. Oktober.

Helmdal. Anine, Leth, ankom til Trångsund 14. Oktbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Riga 16. Oktober. — Helga, Risø, ank. til Norrkøping 18. Oktbr. — Martha, Christensen, afg. fra Ørnskjöldsvik 11. Oktbr. — Elna, Rathje, ank. til Swansea 16. Oktober. — Therese, Pedersen, ankom til Norrkøping 15. Oktober. — Simone, Jørgensen, ankom til Rouen 17. Oktbr. — Jeanne, Lagesen, ank. til Grangemouth 15. Oktbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, anløb Ygersund 16. Oktbr. for Kulforsyning. — Kronborg, Jepsen, ankom til Cette 18. Oktbr. — Dana, Lambertsen, afgik fra Vlaardingen 15. Oktbr., ankom til Methil 18. Oktober. — Ophelia, Wilhelmssen, ankom til Stockholm 18. Oktober.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Grimsby 17. Oktober, bestemt til Stettin. — Niobe, Mathiesen, afgik fra Bergen 14. Oktbr., ankom til Methil 17. Oktbr. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 17. Oktober, best. til Rouen. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Trångsund 12. Oktbr., bestemt til Nantes. — Nordsoen, Gram, ankom til Holtenau 14. Oktbr. — Nexos, Basse, afgik fra Nantes 15. Oktbr., best. til Fraserburgh. — Nora, Jørgensen, afg. fra West Hartlepool 14. Oktober, ankom til Esbjerg 16. Oktober. — Napoli, Christensen, ank. til Luleå 15. Oktbr. — Neptun, Knudsen, afgik fra Skutskär 12. Oktbr., ank. til Hudiksvall 12. Oktbr. — Nerma, K. Nielsen, ank. til Dover 16. Oktbr. — Alfa, Iversen, afg. fra Esbjerg 15. Oktober, bestemt til Dunston. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Horsens 14. Oktober, best. til St. Petersburg. — Cito, P. Nielsen, afgik fra St. Petersburg 14. Oktbr., bestemt til Esbjerg. — Dagmar, Hansen, afgik Goole 12. Oktober, ank. til Stettin 16. Oktbr.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Flensburg 16. Oktbr., best. til Riga. — Dagny, Lorentzen, afg. fra Nederkalix 18. Oktbr., best. til Rouen. — Mary, Larsen, afgik fra Esbjerg 18. Oktober, bestemt til Yarmouth.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Cardiff 15. Oktober.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Methil 18. Oktbr. — Ester, Sørensen, ankom til Kronstadt 18. Oktober. — Karen, Winther, ankom 13. Oktbr. til Rouen.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Rotterdam 14. Oktober. — Nordland, Petersen, afgik fra Boness 16. Oktober, best. til Aarhus. — Holland, Lund, pass. Kaiser Wilhelms Kanal 19. Oktbr. — England, Andresen, afg. fra Reval 13. Oktbr. — Rusland, Møller, afg. fra Kjøbenhavn 17. Oktober.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Hamburg 3. Oktbr. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til West Hartlepool 17. Oktbr. — Mars, Rasmussen, afgik fra Bridgeness 18. Oktbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Helsingør 18. Oktober.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 11. Oktbr., ank. til Frederikshavn 13. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Korsør 13. Oktober, ankom til Riga 16. Oktober.

Østersøen. Patria, Hansen, afg. fra Luleå 12. Oktbr., best. til Rotterdam. — Gratia, Andersen afgik fra Riga 15. Oktbr., best. til Dordrecht.

Union. Frisia, H. Nielsen, ank. til Ghent 12. Oktober. — Gallia, Nielsen, ank. til Dordrecht 13. Oktbr. — Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Amsterdam 13. Oktbr.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Hamburg 13. Oktbr., ank. til Middlesbrough 15. Oktober.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., ankom til Kotka 18. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 13. Oktbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til Grangemouth 17. Oktbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Rouen 16. Oktbr. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra San Lucar 13. Oktbr., best. til Ayr. — Jomsborg, Hansen, afgik fra St. Lawrence 11. Oktober, best. til London. — Kronborg, Hveissel, ank. til Madeira 14. Oktbr. — Rosenberg, Schultz, ankom til Boness 15. Oktober. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Sydney (Canada) 18. Oktbr., best. til London. — Søborg, Fischer, ank. til Sharpness 15. Oktober. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 15. Oktober. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Newpport 18. Oktbr., bestemt til Gibraltar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Rouen 13. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Blyth 16. Oktbr. — Marselisborg, Mathiesen, ankom til Alexandria 9. Oktober. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Rotterdam 14. Oktober. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Kotka 16. Oktbr., best. til Rotterdam. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kjøbenhavn 16. Oktbr. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Kronstadt 7. Oktbr. — Vordingborg, Petersen, ank. til Methil 15. Oktbr.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ankom til Jakobstad 17. Oktbr. — Kallundborg, Lund, afg. fra Jacobstad 9. Oktbr., best. til Chantenay.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Kjøbenhavn 17. Oktober, best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Reval 13. Oktbr. — Helene, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 16. Oktober. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 16. Oktbr. — Agnete, Sørensen, ankom til Danzig 9. Oktbr. —

Hermia, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 16. Oktbr. — Alice, Hansen, afg. fra Reval 11. Oktbr., best. til London. — Ajax, Brorson, afg. fra West Hartlepool 16. Oktbr., best. til Flensborg. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kiel 18. Oktbr. — Nauta, Madsen, ank. om til Sunderland 14. Oktober.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Kbhvn 16. Oktober. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Port Said 14. Oktober. — Siam, Jensen, ank. til Gøteborg 11. Oktbr. — Anamba, Cortsen, afgik fra Port Said 9. Oktober. — Ragnhild, Pedersen, ank. til Buenos Aires 31. August.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ank. om til Coruna 17. Oktbr. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vigo 16. Oktober. — St. Thomas, Prahl, ank. om til Vera Cruz 17. Oktober. — St. Domingo, Wrisberg, afgik fra Kjøbenhavn 18. Oktober.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. om til Frederikshavn 12. Oktober. — Enigheden, Svane, ank. til Methil 17. Oktober.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Odense 18. Oktbr. — E. M. Dalgas, Møller, ank. om til Kotka 17. Oktbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Aarhus 15. Oktbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. om til Repola 16. Oktober. — G. Kock, Møller, ank. om til Svendborg 17. Oktbr. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Swinemünde 18. Oktober. — H. C. Andersen, Fenger, afgik fra Raumo 16. Oktbr. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Wasa 11. Oktober. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Rouen 16. Oktbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Calais 14. Oktbr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Repola 16. Oktbr.

Vulcan. Vulcan, P. Nielsen, ank. til Lovisa 14. Oktbr. — London, Bom, afgik fra Newcastle 13. Oktbr., best. til Kronstadt. — Paris, Krogh, afg. fra Ny Karleby 17. Oktbr., best. til Rouen. — Bryssel, Tholander, ank. om til Aarhus 13. Oktober.

Mercur. Berlin, v. Thun, ank. om til Vilajoki 13. Oktbr. — Wien, Brink, ank. til Archangel 29. September.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ank. til Havre 16. Oktbr. — Clara, Jensen, ank. om til Methil 15. Oktbr. — Kai, Bønnelycke, ank. om til Patras 12. Oktbr. — Svend, Kurtzhals, ank. til Leith 15. Oktober. — Erik, Steen, ank. om til Karrebæksminde 11. Oktbr. — Axel, Damm, ank. om til Sunderland 15. Oktober. — Asger Ryg, Hintze, afgik fra Kjøbenhavn 18. Oktober, best. til Sundswall. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Hull 18. Oktbr.

Sejlskibe.

Fansø. Nordby. Gladstone, Duysen, ank. til Falmouth 12. Oktbr. fra Vestkysten af Syd Amerika. — Maracaibo, Svarrer, passeret Beachy Head 12. Oktbr. fra Hamburg til Maracaibo. — Ameta, Nielsen, ank. om til Svendborg 14. Oktbr. fra Boness. — Sixtus, Eriksen, afgik fra San Francisco 14. Oktbr. til Liverpool. — Lenita, Clausen, afgik fra Gøteborg 15. Oktbr. til Punta Arenas (Magelan Str.)

Rønne. Hermod, Grønwald, ank. om til Holtenu 12. Oktbr. — Gudmund, Borbye, ank. til Flensborg 12. Oktbr. — Sigurd, Hansen, ank. til Malmø 13. Oktbr. — Amalie, Nielsen, ank. om til Faaborg 13. Oktbr. — Nestved, Larsen, ank. om til Colberg 13. Oktbr. — John Hintze, Jakobsen, ank. til Odense 14. Oktbr. — Herman Olsen, Hermansen, ank. om til Stettin 14. Oktbr. — Veset, Kofoed, ank. om til Kjøbenhavn 15. Oktbr. — Coureer, Jakobsen, ank. om til Helsingør 15. Oktbr. — Castor, Clausen, ank. om til Pillau 15. Oktbr. — Rolf, Møller, ank. om til Korsør 15. Oktbr. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. om til Rügenwalde 17. Oktbr. — Bornholm, Jensen, ank. om til Kalmar 17. Oktbr. — Marie, Jørgensen, ank. om til Rio Grande 17. Oktbr.

Svendborg. Carl Mørk, Mortensen, ank. om til Udbyhøj 10. Oktbr. — Fanny, Hansen, ank. til Newcastle 11. Oktbr. — Hans Emil, Hansen, ank. om til Stettin 10. Oktbr. — Niels, Hansen, ank. om til Pillau 9. Oktbr. — Olga, Rasmussen, ank. om til London 11. Oktbr. — Mine, Møller, ank. til Helsingborg 12. Oktbr. — Urania, Nielsen, ank. om til Nørresundby 11. Oktbr. — Ariel, Nielsen, ank. til London 12. Oktbr. — Embla, Mikkelsen, ank. om til Øresund 12. Oktbr. — Standard, Rasmussen, ank. om til Bogense 12. Oktbr. — Gefion, Rasmussen, ank. om til Kjøbenhavns Red 12. Oktbr. — Valborg, Rasmussen, pass. Dragør. 11. Oktbr. — Alma, Hansen, ank. om til Newcastle 11. Oktbr. — Kirstine, Dam, ank. om til Kønigsberg 13. Oktbr. — Nanna, Baagøe, ank. om til Landskrona 13. Oktbr. — Ragnhild, Andersen, ank. om til Kronstadt 12. Oktbr. — Dana, Rasmussen, ank. om til Dundee 13. Oktbr. — Delos, Andersen, ank. til Leith 14. Oktbr. — Guldborg, Skovgaard, ank. om til Drøbak 13. Oktbr. — Cimbria, Nielsen, ank. til Plymouth 13. Oktober. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. om til St. Petersborg 13. Oktbr. — Martin Nisson, Petersen, ank. om

til Fowey 13. Oktbr. — Union, Olsen, ank. til Antwerpen 15. Oktbr. — Fortuna, Christiansen, ank. om til Brevik 14. Oktbr. — Fylla, Rasmussen, ank. om til Fowey 14. Oktbr. — Hertha, Brandt, ank. til Rostock 14. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ank. om til Leith 17. Oktbr. — Yrsa, Hansen, ank. om til Boulogne 15. Oktbr. — Edvard, Rasmussen, ank. til St. Davids 15. Oktober. — Elise, Andreasen, ank. om til Dundee 17. Oktbr. — Peter, Jørgensen, ank. om til Kønigsberg 17. Oktbr. — Rossing, Nielsen, ank. til Invergordon 15. Oktbr. — Marie, Nielsen, ank. til Kjørteminde 16. Oktbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til West Hartlepool 17. Oktbr. — Hanne, Nielsen, ank. om til Leith 17. Oktbr.

Ærø. Bien, Petersen, ank. om 10. Oktbr. til Sølvborg. — Olga, Jørgensen, ank. 10. Oktbr. til d'Orme. — Hebe, Clausen, afgik 11. Oktbr. fra Ærøskjøbing til Holbæk. — Ægir, Rasmussen, ank. om 10. Oktbr. til Dunkerque. — M. Hay, Petersen, ank. om 10. Oktbr. til Ymuiden. — Haabet, Rasmussen, afgik 14. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Stettin. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 12. Oktbr. til Kallundborg. — Dorteia, Christensen, ank. om 11. Oktbr. til Skellefteå. — Ruth, Eriksen, ank. 11. Oktbr. til Leith. — Elise Dyreborg, Clausen, ank. om 17. Oktober til Odense. — Karoline, Madsen, ank. om 11. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Pampa, Christensen, afgik 14. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Stettin. — Marie, Christensen, afgik 10. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Habil, Rasmussen, ank. om 12. Oktober til Leith. — Thor, Kromann, afgik 14. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Paimpool. — Diana, Hansen, ank. om 13. Oktbr. til Hamburg. — Herkules, Bager, ank. om 13. Oktbr. til Neufahrwasser. — Laura, Jensen, afgik 13. Oktbr. til St. Ybes. — Argo, Clausen, afgik 23. Septbr. fra Maracaibo til Genua. — Aerial, Andersen, ank. om 12. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red. — Activ, Nielsen, ank. om 12. Oktbr. til Carlshamn. — Sofie, Lauritzen, ank. 12. Oktbr. til Bogense. — Søstrene, Christensen, ank. om 12. Oktbr. til Bogense. — Gertrud, Jørgensen, ank. om 14. Oktbr. til London. — Amor, Rasmussen, ank. om 13. Oktbr. til Odense. — Abba, Petersen, ank. 14. Oktbr. til Swinemünde. — Gloria, Fabricius, ank. om 14. Oktbr. til Bandholm. — Dana, Carlsen, ank. om 13. Oktbr. til Hamburg. — Zephyr, Hansen, ank. om 14. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red. — Immanuel, Schmidt, ank. 14. Oktbr. til Leith. — Hermod, Dreimann, ank. 14. Oktbr. til Faxe. — Svalen, Rosenbeck, afg. 28. Septbr. fra Hawke Harbour (Labrador) til Gibraltar. — Marie, Friis, ank. om 13. Oktbr. til Augustenborg. — Debora, Rasmussen, ank. 13. Oktbr. til Dieppe. — Familien, Caspersen, ank. om 15. Oktbr. til Leith. — Marie, Hermansen, ank. om 14. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Noah, Eriksen, ank. 14. Oktbr. til Leith. — Ino, Weber, ank. 15. Oktbr. til Pillau. — Salvador, Fabricius, ank. om 15. Oktbr. til Fowey. — Enigheden, Friis, ank. om 14. Oktbr. til Flensborg. — Elise Marie, Olsen, ank. om 15. Oktbr. til Horsens. — Smart, Christensen, afgik 13. Oktbr. fra Charlestown Fifi til Nakskov. — Niels, Jensen, ank. om 17. Oktbr. til Dysart. — Mercur, Friis, ank. om 17. Oktbr. til Lorient. — Mathilde, Hansen, ank. om 17. Oktbr. til Methil. — Agnes, Christensen, ank. 14. Oktbr. til Rudkjøbing. — Paket, Friis, afgik 14. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Marstal.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 13 Fod, i Kanalen 11 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

Kattegat. Skagen. Ud for Skagen By, 1⅓ Kml. SV. for Skagen Fyr, er en Havn under Bygning. Den kommer til at bestaa af en Forhavn med 14 Fod og en Inderhavn med 11 à 12 Fod Vand. Havnen ventes fuldført i Slutningen af 1907.

Læsø N.-Kyst. Østerby. I Jegens-Bugt, c. 1 Kml. SV. for Jegens-Odde er en Havn under Bygning. I Havnen vil Dybden blive 6 à 8 Fod.

Østerby N. V. for Jegens-Odde er i 3½ Fv. Vand funden en Sten med 10 Fod, 4,100 Alen N. 9° V. fra Østerby Kirke.

Sejrsø S.-Kyst. Omtrent 200 Alen V. for Sejrsø Havn bygges en 350 Alen lang Anlægsbro i SSØ-lig Retning, ved hvis Yderende der bliver c. 12 Fod Vand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Småland. Idö Stångskär. Stångskär faste Fyr viser nu grønt Lys fra N. 33° V. til N. 27° V., hvidt Lys fra N. 27° V. til N. 25° V., rødt Lys fra N. 25° V. til N. 19° V., og hvidt Lys fra N. 19° V. gennem N. og Ø. til c. S. 37° Ø.

Bussan. Bussan faste Fyr er forandret til et Fyr med En-Formørkelse hver 3 S., iøvrigt uforandret.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors—Pikkala. Ved 5 Fods Grunden Adlercreutz, der ligger 1 Kbl. N. 45° Ø. fra Øen Stora Brandö NNØ-Pynt, er i 6 Fod Vand udsat en rød og hvid sribet Stage med Kryds. 60° 2' 49" N. Br. 24° 37' 38" Ø. Lgd.

Tyskland. Rügen. Slot Ranzow. Slottet Ranzow, N. for Sassnitz, er et meget kendeligt Punkt. Dets Taarn ligger paa 54° 34' 44" N. Br. 13° 37' 55" Ø. Lgd.

Fehmarnsund. I Fehmarnsund Ø-lige Indløb er der nu 16 Fod Vand i 100 Alens Bredde fra det yderste Par Tønder til 19 Fods Kurven.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg Skærgaard. Kånsö N. En 15 Fods Grund er funden i Farvandet N. om Kånsö 57° 38' 3" N. Br. 11° 44' 20" Ø. Lgd. NV. for Grunden udsættes en Stage.

Bohuslän Skærgaard. Hjertöfjorden. En 21 Fods Grund er funden i St. Olofs Ledefyrinje. 57° 59' 26" N. Br. 11° 30' 54" Ø. Lgd.

Bohusbukten. Strömstad og Nordkoster. I Farvandet uden for Strömstad og N. for Nordkoster er følgende Grunde fundet: En 17 Fods Grund paa 58° 56' 1" N. Br. 11° 8' 49" Ø. Lgd. En 11 Fods Grund paa 58° 55' 17" N. Br. 11° 6' 33" Ø. Lgd. En 19 Fods Grund paa 58° 55' 17" N. Br. 11° 9' 22" Ø. Lgd. En 19 Fods Grund paa 58° 53' 35" N. Br. 10° 55' 21" Ø. Lgd. En 9 Fods Grund paa 58° 56' 31" N. Br. 10° 59' 20" Ø. Lgd. En 9 Fods Grund paa 58° 55' 6" N. Br. 11° 0' 20" Ø. Lgd.

Paa 6 Fv. Grunden, der ligger tæt V. for den fjerde af de ovenangivne Grunde, er fundet 4 Fv. Paa Anarskärgrund er der kun 6 Fod. 58° 54' 41" N. Br. 10° 58' 38" Ø. Lgd. Paa Brytaren, V. for Koster, er der kun 8 Fod. 58° 54' 15" N. Br. 10° 58' 35" Ø. Lgd. I Farvandet S. for Stora Drammen, 58° 55' 51" N. Br. 10° 57' 35" Ø. Lgd. til og med 14 Fods Grunden er der 13 à 16 Fod Vand.

Sälö. Sälö faste Fyr viser nu hvidt Lys fra S. 26° Ø. gennem S. og V. til N. 30° V., rødt Lys fra N. 30° V. til N. 9° V., grønt Lys fra N. 9° V. gennem N. til N. 20° Ø., hvidt Lys fra N. 20° Ø. til N. 32° Ø. og rødt Lys fra N. 32° Ø. til til N. 49° Ø.

Lekskär. Lekskär Fyr, der nu er formørket N. for S. 62° Ø., skal formørkes N. for S. 47° Ø., for at angive at man, kommende NNØ. fra og styrende paa Sälö, skal forandre Kurs forbi Sälö, naar Lekskär Fyr bliver synligt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Saltstrømmen Fyrlampe tændes den 1. November. Den viser Fyr med Formørkelser. Lyset er hvidt fra N. 11° V. til N. 40° V., fri Ø. om Kvitberget, rødt derfra gennem V. og S. til S. 32° Ø., fri V. om Ripesodden. Flammens Højde: 22 Fod. Brændetid 1. August—30. April. 67° 13' 40" N. Br. 14° 38' 10" Ø. Lgd.

Haabutangen Fyrlampe viser fra 1. November 1904 grønt Lys fra S. 11° Ø., fri V. om Kvernskjær, gennem Ø. til N. 13° Ø., fri V. om Kraakeholmfjæren; iøvrigt uforandret.

Gjelviken Fyrlampe flyttes, da Molen er istandsat, til dennes S.-Spids. Iøvrigt uforandret.

Hyseskjær Fyrlampe, ved Tranø i Senjen, er atter tændt. Den lyser nu fra S. 85° Ø. gennem S., V. og N. til N. 27° Ø., fri V. om Tranøen.

Varde Molo Fyrlampe lyser fremtidig tillige ind mod Havnen fra S. til S. 20° Ø.

Fra den 1. November 1904 gives Taagesignal paa Kvasseimpynen, Jæderen, med Et-Knald hver 10 Minutter. 58° 32' 35" N. Br. 5° 41' 15" Ø. Lgd.

Fiskefyrene fra Stat til Kristiansund er tændt og brænder indtil videre.

Tyskland. Elben. Finkenwärder. Lægteren „Molly“ er sunken ud for Finkenwärder, 1/2 Kbl. S. for Linjen Tindahl og Wittenberg Fyr overet. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade og skal passeres langsomt.

Juel. Ovenfor Hungrier Wolf er sort Spidstønde 5/6 flyttet til 53° 40' N. Br. 9° 30' Ø. Lgd., i Linjen Bassenfjeth og Stadersand Fyr overet. Den røde Vinkel i Pagensand Fyr er flyttet, saa den gaar over Tønden. I Juels Blinkfyret er ned ad Floden indsat en rød Vinkel, der skærer Bassenfjeth—Stadersand Fyrlinje tværs af den røde Spirtønde H og derfra lyser Ø. efter til den holstenske Kyst.

Holland. Ems. Rottumeroog. Rottumeroog Baaker er flyttet. Groeninger eller den lille Baake staar paa 53° 32' 49" N. Br. 6° 32' 46" Ø. Lgd. Emder eller den store Baake staar paa 53° 32' 36" N. Br. 6° 33' 13" Ø. Lgd. De staar 3/4 Kbl. N. 50° V. og S. 50° Ø. fra hinanden.

Noordgeul. I Noordgeul er den mindste Dybde ved Middellavvande 18 Fod.

Zeeagt van Brouwershaven. Zijpe. Bugserbaaden, der var sunket i Zijpe, er borttagen og Afmærkningen inddragen.

England. Lowestoft. Ved Lowestoft er der mellem Inner Shoal Tønde og North Newcome Spit Tønde kun 10 Fod Vand. 52° 29' N. Br. 1° 47' Ø. Lgd.

The Wash. Fyrskibet „Dudgeon“. Omtrent den 29. November 1904 forandres Taagesignalet i Fyrskibet „Dudgeon“. Ft Taagehorn vil da hver 1/2 Minut give Fire-Stød, hvert Stød af 2 S. Varighed med 2 S. Pause mellem Stødene, hvorefter følger 16 S. Pause. 53° 14' N. Br. 0° 57' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Isle of Wight. St. Catherine's Point. St. Catherine's Point Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyret og det røde, faste Fyr i samme Fyrtaarn tændt.

Spithead. Fort Gilkicker. Fort Monkton. Paa Fort Monkton er oprettet en Signal- og Semafor-Station. 50° 46' N. Br. 1° 7' V. Lgd. Flagstangen paa Fort Gilkicker er borttagen.

Skotland V.-Kyst. Loch Linne. En 6 Fods Klippe er funden 1/3 Kbl. S. 83° V. fra Leitir Mhor Pier. Det røde, faste Fyr paa Leitir Mhor Pier er slukket. 56° 40' N. Br. 5° 14' V. Lgd.

Loch Aber. En 3/4 Fv. Klippe er funden N. for Inver-Scadle Bay, 4 1/2 Kbl. N. 74° Ø. for Sgeir Mor og i N. 40° V. fra Black Rock S.-Pynt. Der er 4 Fv. 1/2 Kbl. N. 56° V. herfor. 56° 45' N. Br. 5° 12' V. Lgd.

Loch Torridon. En Klippe, over hvilken der kun er lidt Vand, er funden i Indløbet til Loch Torridon, 16 1/2 Kbl. S. 54° V. fra Sgeir na Trian S.-Pynt og i N. 48° V. fra Ru na Uag Ø.-Kant. 57° 35' N. Br. 5° 50' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Basses Penzers. Den sorte Spirtønde med Cylinder V. for den V.-ligste Del af Basses Penzers er flyttet 3/4 Kbl. SØ. hen og ligger nu S. for Klippen med 24 Fod Vand. 48° 19' 51" N. Br. 4° 47' 23" V. Lgd.

Porto Navalo. Porto Navalo lave Fyrs Lysøerne er forstærket til 26 Kml. i den 4° store, hvide Lysvinkel, hvis Midte gaar over Teignouse Fyr. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Barges d'Olonnes. Paa Barges d'Olonnes Fyrtaarn er nu tændt et hvidt Blinkfyret, der hver 10 S. viser To-Blink, Blink 0,55 S., Mørke 2,20 S., Blink 0,55 S., Mørke 6,70 S. Lysøvnene: 24 Kml. Flammens Højde er uforandret 73 Fod.

Det midlertidige Fyr er slukket.

Quimperlé. Men-Du. En sort Baake med Form som en afkortet Kegel med Ballon, 13 Fod høj over Højvande, er atter opført paa Men-Du eller Kergoaronen. 47° 45' 46" N. Br. 3° 32' 15" V. Lgd.

Portugal. Lisboa. Cacilhas. Cacilhas Fyr er slukket paa Grund af Forandring og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr af 5te Orden tændt. Det lyser over 229° fra San Juliao Fyr til Pynt Mexilhoeiro ved Indløbet til Canal do Barreiro.

Azorerne. San Miguel N.-Kyst. Den 4de November 1904 tændes ved Rabo de Peixe Havn et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 130 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Det lyser fra N. 47° Ø. gennem N. til N. 35° V. og vises fra Kirke-taarnet. 37° 48' 42" N. Br. 25° 35' V. Lgd.

Newfoundland. Placentia Bay. Latine Point. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Latine Point. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Hvidt og rødt vandret sribet, firkan-tet, c. 36 Fod højt Taarn ved et Par hvide Bygninger med sort Tag. 47° 18' 45" N. Br. 53° 59' 40" V. Lgd.

Newfoundland S.-Kyst. Burgeo Bank. 10 Fv. Pladen paa Burgeo Bank er forgæves eftersøgt og derfor udtaget af Kortene. 47° 8' N. Br. 57° 53' V. Lgd.

Nova Scotia S.-Kyst. Madame Island. West Arichat. Ved West Arichat er tændt to røde, faste Ledefyr. Forfyret staar tæt ved Højvandsmærke paa Havnens N.-Side. Flammens Højde: 28 Fod. Synsviddens: 7 Kml. i Fyrlinjen. Hvidt, firkan-tet, 26 Fod højt Taarn. 45° 31' 24" N. Br. 61° 5' 17" V. Lgd. Bagfyret staar 3 Kbl. N. 62° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 36 Fod. Synsviddens: 7 Kml. i Fyrlinjen. Hvidt, firkan-tet, 32 Fod højt Taarn.

Holdt overet i N. 62° Ø. leder de i Løbet til det røde Fyr paa Jerseyman Island ses over Broen i S. 69° Ø., da der styres paa dette Fyr for at faa bedre Læ inden for Crichton Head. Grundene ved Indløbet er afmærket med en rød Spidstønde om Styrbord og en sort Spirtønde om Bagbord for Indgaende.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Yarmouth. Fyrskibet „Lurcher“. Lurcher Shoal Fyrskib er forsynet med en undervands Klokke, som i tykt og taaget Vejr giver Lyd, der hver 23 S. angiver Fyrskibets Nummer „14“ saaledes: Et Slag fulgt af 5 S. Pause, og derpaa fire Slag med 2 S. Pause mellem Slagene, fulgt af 10 S. Pause. Iøvrigt gælder samme Bestemmelser for Signalet som for Fyrskibet ved Anticosti Ø.-Ende. 49° 49' 32" N. Br. 66° 32' 0" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Damorescotter River. En sort Spirtønde Nr. 1, Foster Point Shoal Tønde. er i 29 Fod Vand udlagt ved 10 Fods Grunden ud for Pynnten ved V.-Siden af Indløbet til Christmas Cove.

Rhode Island. Narragansett Bay. Wickford Harbor. General Rock Spirtønde er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Klokke, tønde, der ligger $\frac{1}{8}$ Kml. S. 19° V. fra James Ledge Tønde.

New York. New York Upper Bay. Vraget af Lægterne i Bay Ridge Channel, $\frac{3}{4}$ Kml. N. 42° Ø. fra Channel Tønde Nr. 1, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“ er ombyttet med Nr. 71. Fyr, Søgelys og Taagesignal er uforandret.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I August 1904 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 18 Dage passeres af Skibe med 11 $\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende.

Argentina. La Plata. Recalada Fyrskib er ombyttet med et nyt, der viser et hvidt, fast, elektrisk Fyr fra Stortoppen. Flammens Højde: 76 Fod. Synsviddens: 14 Kml. Skibet er rødt og sort vandret stribet, mærket „Recalada“, og har tre Master. Det ligger 5 Kml. N. 37° Ø. fra den tidligere Plads. Det er forsynet med Gnistelegrafapparat og staar i Forbindelse med Buenos Aires. Taagesignal gives med Sirene. 35° 10' S. Br. 56° 46' V. Lgd.

Intermedio Fyrskib er ombyttet med et nyt, der viser et hvidt, fast Fyr fra Stortoppen. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Skibet er rødt og sort vandret stribet, mærket „Intermedio“, og har tre Master. 34° 58' S. Br. 57° 16' V. Lgd.

Den røde, spidse Lystønde, der viser rødt, fast Fyr ved Cuirassier Bank NV.-Ende er flyttet 2 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 56° V. hen og ligger i 18 Fod Vand ved Gaviota Bank NV.-Ende. 35° 4' S. Br. 57° 11' V. Lgd.

Den røde, spidse Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, 5 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 86° V. for Intermedio Fyrskib, er flyttet 9 Kbl. S. 39° Ø. hen til Magdalena Bank Ø.-Ende. 34° 58' 30" S. Br. 57° 22' 30" V. Lgd.

En Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, er udlagt ved Magdalena Bank V.-Ende. 34° 54' 30" S. Br. 57° 30' 30" V. Lgd.

En Spirtønde er udlagt ved S.-Siden af Løbet, paa 34° 58' 30" S. Br. 57° 27' V. Lgd.

En Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 18 Fod Vand udlagt ved Chico Bank V.-Ende. Synsviddens: 4 Kml. 34° 47' 30" S. Br. 57° 36' V. Lgd.

Vragene af „Alacritty“ og „Vera“, der laa i Nærheden af Fyrskibet „Intermedio“, er borttaget. 34° 58' S. Br. 57° 15' V. Lgd.

Chili. Smyth Channel. Mayne Channel. I Mayne Channel ligger en 4 $\frac{3}{4}$ Fv. Klippe 7 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 80° V. fra Bradbury Rock Baake. 52° 21' S. Br. 73° 39' V. Lgd.

En 3 $\frac{1}{4}$ Fv. Klippe ligger 4 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 88° Ø. fra Pemberton Island N.-Pynt, og en 2 Fv. Klippe 4 $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 23° Ø. fra Henderson Point, der ligger paa 52° 19' S. Br. 73° 39' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Barcelona. I Barcelona Havn er der midt paa N.-Molen, hvor der foretages Byggearbejder, tændt et midlertidigt, grønt, fast Fyr, der skal holdes om Styrbord for Indgaaende.

Italien. Golfo di Napoli. Sorrento. En kullastet Lægter er sunken i 12 Fv. Vand tæt VNV. for det grønne Fyr paa Sorrento Molehoved. Masten er nogle Fod under Vandet.

Østerrig-Ungarn. Quarnero. Galiola. Galiola Fyr viser tre hvide og to røde Blink hver 95 S. saaledes: hvidt Blink 6 S., Mørke 13 S., hvidt Blink 6 S., Mørke 13 S., hvidt Blink 6 S., Mørke 13 S., rødt Blink 6 S., Mørke 13 S., rødt Blink 6 S., Mørke 13 S.

Malta. Grand Harbour. Da Stilladserne til Bygningen af Ricasoli og St. Elmo Bølgebydere kan naa 30 Alen uden for det røde og det grønne Fyr, advares med at tage Fyrene for klos.

Ægypten. Damiette. Et Vrag ligger sunket 10 Kml. N. 47° Ø. for Damiette Fyr. En Mast er over Vandet. 31° 38' N. Br. 31° 59' Ø. Lgd.

Algier. Bône. Ved Bône er det ny Havneindløb aabnet og det gamle lukket. Belysningen er nu saaledes:

Et hvidt, fast Fyr paa Hovedet af den ny Forhavns V.-Mole, Babayaud. Flammens Højde: 60 Fod. Lysævnens: 15 Kml. Det lyser over 90°, mellem Cap de Garde og Cap Rosa. Hvidt, 54 Fod højt Taarn.

Et rødt, fast Fyr paa Yderenden af Molen i den ny Forhavn, til venstre for Indløbet. Flammens Højde: 25 Fod. Lysævnens: 4 Kml. Fyret er formærket over 90°, hvis Midte falder over den ny S.-Mole. Fyrbaake.

Et grønt, fast Fyr paa Yderenden af Molen fra Pointe de Lion, til højre for Indløbet i den ny Forhavn. Flammens Højde: 25 Fod.

Paa N.-Molen ved Indløbet til Inderhavnen et grønt, fast Fyr og paa S.-Molen et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 2 Kml.

Et rødt, fast Fyr paa SØ-Hjørnet af den ny Køj, Cigogne Mole. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Det lyser fra N. 30° Ø. gennem Ø. og S. til S. 65° Ø.

Et Fyr med Tre-Formærkelser hver 10 S. er tændt til Forsøg paa Lion Molehoved. Lyset er hvidt, undtagen fra N. 10° V. til 10° Ø. hen imod Cap Garde, hvor Lyset er grønt. Flammens Højde: 60 Fod. Lysævnens 11 Kml.

Lystønden, der viser rødt Fyr ved Løbets V.-Grænse, er inddraget.

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

Ægypten. Suez Bay. En 23 Fods Klippe er funden 8 Kbl. N. 84° Ø. fra S.-Baaken paa Kal ah Kebireh og i N. 8° V. fra Newport Rock Fyr. 29° 54' N. Br. 32° 32' Ø. Lgd.

Bay of Bengal Ø.-Kysten. Taylor Shoal. Oyster Island. En 7 Fods Klippegrund ligger 3 Kml. S. 47° Ø. fra Oyster Island Fyr, hvorfra der er urent til 3 $\frac{1}{2}$ Kml. SØ. fra Fyret.

Oyster Island Fyr med Formærkelser viser rødt Lys over Oyster Reef, fra S. 31° Ø. til S. 46° Ø.

Paa Taylor Shoal er fundet 4 $\frac{1}{4}$ Fv. 7 $\frac{3}{4}$ Kml. N. 58° V. fra Oyster Island Fyr; herfra er der grundt 1 $\frac{1}{4}$ Kml. mod ØSØ., $\frac{1}{4}$ Kml. mod N. og 1 Kml. mod S. Muligvis er der mindre Vand paa Grunden.

Oyster Island ligger paa 20° 12' N. Br. 92° 33' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Indo-Chine. Cap Saint Jacques. Baie des Cocotiers. De to røde, faste Fyr lodret for hinanden paa Yderenden af Læmolen ved Cap Saint Jacques er ombyttet med et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 1 Kml.

China. Yangtzekiang. Drinkwater Point. Drinkwater Point Lys- og Klokke-tønde er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser Fyr med Formærkelser. 31° 24' 10" N. Br. 121° 59' 50" Ø. Lgd.

Yung Ching Bay og Staunton Island. Paa Klippen i Yung Ching Bay, hvorpaa det engelske Krigsskib „Leviathan“ stødte, er der 2 $\frac{3}{4}$ Fv. Den ligger 2 Kbl. fra Joss House Point. 37° 22' N. Br. 122° 41' Ø. Lgd.

Paa Klippen, hvorpaa det bryder svært, er der 1 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand; den ligger 3 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 82° Ø. fra North Channel Rock. 36° 47' N. Br. 122° 19' Ø. Lgd.

Wei Hai Wei. Pei Shan Point. En Klippe, der falder 4 Fod tør, ligger i Løbet mellem Pei Shan Point og Hei Tau, fra Hei Tau N.-Pynt i S. 36° V. 1 Kbl. og fra Kwoa Pu i N. 59° V. Der er grundt fra Klippen over til den lille Ø ud for Pei Shan Point, men et 50 Alen bredt Løb mellem den og Klipperne V. for Hei Tau. 37° 32' N. Br. 122° 9' Ø. Lgd.

Newchang. Liau Ho. Et Fyrskib, der viser tre hvide Fyr lodret for hinanden, er midlertidig udlagt paa Stationen for Newchang Fyrskib Liau Ho. Det er en Skonnert med tre Master og rød Ballon paa Stortoppen.

Anduvningstønden er udlagt 2 $\frac{1}{2}$ Kml. Ø. $\frac{1}{4}$ S. fra Fyrskibet. Inner og Middle Tønder udlægges om kort Tid.

Korea. Chemulpo. Warren Island. Warren Island Blink-fyr viser hvidt Lys Horisonten rundt. Synsviddens: 15 Kml. Et rødt, fast Fyr er tændt i samme Fyrtaarn under Hovedfyret og lyser fra S. 22° V. til S. 39° V. over Chasseriau Rock. Synsviddens: 10 Kml.

Korea V.-Kyst. Chemulpo. Paa Chemulpo Red er Vraget af „Sungari“, som laa 1 Kml. S. 8° V. fra Orumi To V.-Ende borttaget.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Smyrna er erklæret for pestfri.

Belgien. — Para og Maranhao i Brasilien og Antofagasta i Chili er erklæret for pestfri.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 20. Oktober 1904. — Lloyds' Register of Shipping. — Unøjagtigt Søkort. — Forlis i 1903. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45^{mm} Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
 Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer**.
 (Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor**.
 Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere**.
 Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere**.
 Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive**.
 Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl**.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Okt. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		—	—
Danmark		72 ³ / ₄	74 ¹ / ₂
Norden	92	91 ³ / ₄	92
Kjøbenhavn	72	71 ³ / ₄	72 ¹ / ₂
Carl		78	78 ¹ / ₄
Dannebrog		81 ¹ / ₄	82
Skjold	61 ¹ / ₄	61 ¹ / ₄	61 ¹ / ₂
Urania	19 — ¹ / ₄	18 ³ / ₄	19 ¹ / ₄
Union		80	81 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		83 ³ / ₄	84 ¹ / ₄
Østasiatiske	86 ³ / ₄	86 ³ / ₄	87
Østersøen		87 ¹ / ₂	92
Nordsøen	30	30	30 ¹ / ₂
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		81	85
Cimbria		—	—
Torm		—	90
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Inga		—	—
Hejmdal		97	100
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		100	101
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ nopsig. Stats		98	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.		84	84 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..	94 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		—	—
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 — ..	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 — ..		90	92
Aktier.			
Nationalbank	139 ³ / ₄	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Privatbank	118 ³ / ₄	118 ¹ / ₄	118 ¹ / ₂
Landmandsbank		124	124 ¹ / ₂
Handelsbank		127	127 ¹ / ₂
Grundejerbank	115 — ¹ / ₄	115	115 ¹ / ₄
Burm. & Wain	97 ¹ / ₂	97	97 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		89 ¹ / ₄	90
Sukkerfabr.		—	—
Bryggeri Aktier	131 ¹ / ₄ — 130 ³ / ₄	130 ³ / ₄	131

Vekselskurser d. 19. Oktober 1904.

	avjæta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.15	18.12
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Oktober 1904.

Russiske Noter	216.05
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols	92.00
3 ⁸ / ₁₀ ⁰ / ₁₀ — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₁₀ Mexikanske 1899	102.00
5 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats	100.30
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890	89.25

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

„Foren. Dampskibs.“ 10,000, „Norden“ 18,000, „Skjold“ 18,000, „Østasiatisk Komp.“ 64,000, „Urania“ 52,000, „Kbhvn“ 16,000, „Dannebrog“ 14,000, „Carl“ 22,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Danmark“ 2,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaående ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaående i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskaier for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørget af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhal-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks- penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissenærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dyb-gaaende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget moder-ate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørget af Losning og Lad-ning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkomme-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1908. Bugsering efter Aftale.	Ballastgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, der over 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dyb-gaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibsmedic.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonie.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibsmedic.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½, & 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekrans m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbansspor ved Øst-siden.
Struer.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne fra 10-13 Fod Vand. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg. Ton af indenbys Fartøjer: Indg. 5 Øre Udg. 5 Øre; af udenbys Fartøjer: Indg. 10 Øre Udg. 10 Øre. For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Ingen fast Lods.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Læs. Vand høves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for Skibe indtil 40 Reg.-Tons. Havnepladsen vel belyst. Jærnbansspor langs Havnens 2 Langsider.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 37, Naksø.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28762
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. L. NIELSEN
Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

LANDMANDSBANKEN

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

Th. Simonsens Eftf.

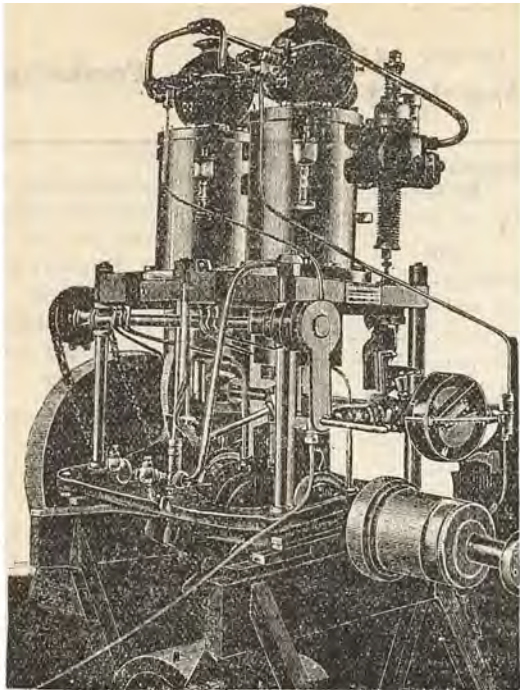
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Specialitet: Motor „Alpha“.



Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendte gode og solide Petroleumsmotor „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

Iste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumskonsum, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueraksler, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkaar kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prisliste, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

Frederikshavns Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(Brødrene Houmøller).

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11—3.

Bestyrelsen.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Traskæreri.

Prøv engang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*,

3 „ fin Scotch Whisky,

3 „ ægte gl. Madeira,

3 „ rød Portvin,

anbefales til d'hr. Skibskaptjener

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine- og
Stuere,
Kikkorter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Kjøbenhavns Skipperforening.

J. H. S. Grams Legat.

Af dette Legat for trængende Enker efter danske Skibsførere bliver en Portion at bortgive til December Termin d. A.

Bark „Gerson“s Legat.

Af et af Firmaet Moses & Søn G. Melchior stiftet Legat, kaldet Bark „Gerson“s Legat, bliver en Portion at bortgive til December Termin d. A. til værdige og trængende Søfolk eller andre, der inden 1ste November 1888 har haft Tjeneste paa fornævnte Firmas Skibe og har gode Anbefalinger for deres Tjeneste paa disse Skibe, eller til saadannes Enker eller ugifte Døtre.

Gudes Legat.

Af dette Legat for trængende Enker eller forældre-løse Døtre efter Interessenter i Kjøbenhavns Skipperforening eller det ældre Skipperlaug, er en Portion ledig til December Termin d. A.

Eldre Ansøgninger skal for at komme i Betragtning, forsynes med Paategning om Ansøgerens nuværende Forhold. Skematata til Ansøgning kan afhentes paa Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18, fra Kl. 12—2, og indleveres udfyldte senest 19de November d. A. Kjøbenhavn, den 14de Oktober 1904.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

CARL RISKÅ

Gamla Karleby. Etabl. 1885. Himango.

Skibsmægler.

Dansk Vicekonsul.

— Anskaffer Stewedorkontrakt. —

Telegr.-Adr.: „Riskå“.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

— DAMPSKIBE —

samt Kontrahering af nye.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc.
findes stedse paa Haand.

James Stenstrøm

Skibsmægler-
og Befragtningsforretning
Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6 1/2 Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

Fiskefartøjer

ny Konstruktion

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere have altid disponible

Specialitet: Skibspumper

og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, København.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and

BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

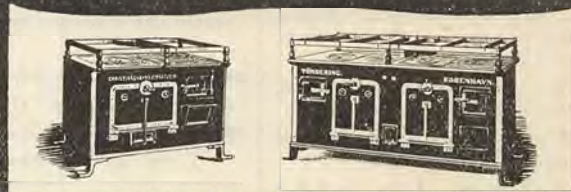
Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,
Uddybningsmateriel,
Sandpumpedampere,
Transportpramme og Lægte-
fartøjer, sødygtige og
af enhver Størrelse,
altid disponible.
Bugserdampere, Trawl-
og Hav-Fiskerfartøjer,
Fisketransportfartøjer etc.
udføres fordelagtigt
ved



Ingeniør **ANDR. VANG,** Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Oktober 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang spe-
ciel Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middags-
retter), Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.

Desuden:

Frugtsafter, Syltetøjer, Maskintørrede Grøntsager i □ Blik-
daaser (bedste Opbevaringsmiddel).

Alle Fabrikens Artikler vil paa Forlangende kunne er-
holdes i enhver Skibsprovianteringsforretning og hos alle
Købmænd hele Landet over.

Forlang udtrykkelig kun Faaborgs
Tilvirkning.

Dansk Vin- og Konserves-Fabrik

M. Rasmussen, Faaborg

Københavns En gros Filial:
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Composition for Jærn- og Staal-skibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

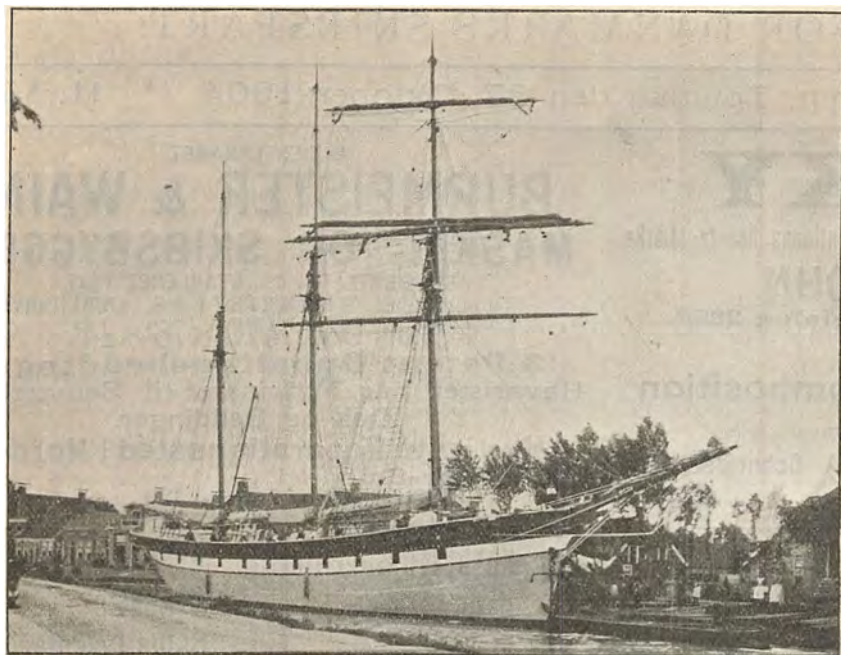
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Martenshoek, Holland.

Værftet har bygget for dansk Regning i de sidste 4 Aar „Dollar“, „Stirling“, „Dunmore“, „St. Clemens“ og desforuden 2 Nybygninger til Nykjøbing Mors og Skive i Aar, alle 3m. Skonnerter.

Moderate Priser.

Nærmere Oplysninger ved Repræsentanterne for Skandinavien

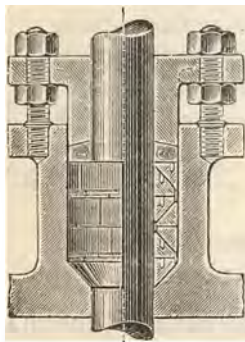
Herr Mægler F. L. Knakkegaard.

Herr Havnefoged Rasmussen

begge Nykjøbing Mors.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.

Over **47,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

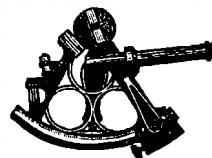
South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.

To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.



„KEW“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Stort Lager af

Guld-

Sølv,

Marine- og

Stueure,

Kikkerter,

Baro-

metre,

Termometre, Brilller samt Kæder.

Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Kjøbenhavn, d. 27. Oktober 1904.

I den paa andet Sted i Bladet gengivne Sag mellem Skibstømrer Anders Andersen og Firmaet C. K. Hansen som Reder for Dampskibsselskabet af 1896 har Sø- og Handelsretten fældet en Dom, som ikke uden Grund vil blive modtaget med nogen Forundring blandt Søkyndige.

At Rederiet ikke kunde frifindes paa Grundlag af det ringe Materiale, der faktisk forelaa til Paavisning af Tømmermandens Ulydighed og Respektstridighed under Rejsen, kunde der vel næppe være nogen Tvivl om, men ganske anderledes stiller Sagen sig med Hensyn til den anden af Rederiet fremførte Paastand, nemlig at Kaptajnen havde været berettiget til at afskedige Tømmermanden ved Skibets Ankomst til Kjøbenhavn, fordi Skibet ikke blot havde „anløbet“ Havnen, men var gaaet herind for at losse, hvorved Rejsen følgelig maatte siges at være endt. Hvad skal man nemlig forstaa ved det Udtryk at „anløbe en Havn“? „Dansk Dampskibsrederiforening“ og vel de fleste med den har hidtil ved „anløbe“ forstaaet noget helt andet end det at gaa ind i en Havn for at tilendebringe Losningen af Ladningen (ende Rejsen) og er hermed efter vort Skøn i god Overensstemmelse med sædvanlig Sprogbrug. Der herskede derfor ingen Tvivl om, at Sølovens deklaratoriske Bestemmelse i § 82, at Søfolk, der er forhyrede for ubestemt Tid, er pligtige at følge Skibet, indtil det efter endt Rejse enten er ankommet til Forhyringsstedet eller, hvis de er forhyrede i Danmark, til hvilken som helst indenlandsk Havn, aldeles ikke i dette Tilfælde berørtes af de i Dampskibsrederiforeningens Forhyringsregler indeholdte Bestemmelser om Anløbning af dansk Havn.

Denne gængse Opfattelse er altsaa nu kuldkastet ved den foreliggende Sø- og Handelsretsdom, der kun kender én Betegnelse for det at gaa ind i en Havn.

Til at skaffe fuld Klarhed til Veje paa dette ret nødvendige Punkt staar forskellige Veje aabne for „Dansk Dampskibsrederiforening“, nemlig at søge Dommen appelleret til Højesteret eller at forandre Foreningens Forhyringsregler. Der er imidlertid ogsaa den simple Udvej at blive staaende ved Sø- og Handelsrettens Afgørelse, og netop denne har Dampskibsrederiforeningen af gode Grunde valgt at følge. Naar nemlig et Rederi paalægger sine Kaptajner under tilsvarende Forhold stedse at opsigte Mandskabet inden 12 Timer forinden Afgangen fra sidste udenlandske Havn til Fratrædelse, naar Skibet kommer til dansk Havn, da opnaar man i Virkeligheden det samme som før, thi ønsker man senere at ikke at skille sig af med sin Besætning, staar det jo Kaptajnen frit for ved Ankomsten til den danske Havn at tilbyde Mandskabet at forblive om Bord. Desuden medfører den afsagte Dom en Konsekvens, der maa tillægges en vis Betydning. Naar nemlig Lossehavnen falder ind under Begrebet Anløbshavn, saa kan Mandskabet altsaa i Følge Dommen ikke forlange at blive afmønstret i denne, skønt Rejsen faktisk er endt, med mindre det har opsagt Maaneden i rette Tid inden Afgangen fra sidste udenlandske Havn. At dette under en eventuel Sømandsstrejke i danske Havne vil kunne komme til at spille en væsentlig Rolle med Hensyn til Opretholdelse af Trafiken, behøver ikke nærmere at paapeges.

Den foreliggende Retssag frembyder imidlertid endnu

et Punkt, som fortjener Omtale, uagtet det ikke staar i nogen Forbindelse med Sagens principielle Spørgsmaal. Under Rederiets subsidiære Frifindelsespaastand har dette erkendt, at der efter Sølovens § 84 tilkom Sagsøgeren Hyre, indtil Losningen var endt, men denne Indrømmelse forekommer os at være i højeste Grad uforstaaelig, netop fordi den støtter sig paa den omtalte Paragraf og ikke paa Kutyme. I Følge Sølovens § 84 er Søfolk, som iøvrigt er berettigede til at fratræde Tjenesten, forpligtede til paa Skipperens Begæring at udføre den Tjeneste, som Omstændighederne kræver, ved Losning, Fortøjning o. s. v. i et Tidsrum af indtil en Uge efter Skibets Ankomst, og der er vel næppe Tvivl om, at det af Hensyn til eventuelt opstaaende Uenighed angaaende Ladningen oftest vil være fordelagtigst at beholde Mandskabet om Bord til Ladningen er udlosset, men heraf følger ikke at Mandskabet til Gengæld har noget Krav paa at forblive om Bord indtil Losningen er endt.

Den i § 84 indeholdte Bestemmelse kan saaledes kun betragtes som absolut ensidig, og vi maa derfor antage, at det maa bero paa en Misforstaaelse, naar Rederiet har kunnet begrænse sin Frifindelsespaastand paa den nævnte Maade.

Udenrigsminister Deuntzer har i Gaar i Folketinget forelagt et Forslag til Lov om Nedsættelse af Konsulatafgifterne, saaledes at disse fra 1. Januar 1905 nedsættes til 6 Øre halvaarlig pr. R.-T. Netto for Sejlskibe og 25 Øre halvaarlig pr. R.-T. Netto for Dampskibe.

Hvad er en Ton? En Ladning Jærnmalm indladedes i Stockholm, og Vægten blev i Konnossementet anført til Tons 1,854-0-0-0.

Fragten var stipuleret til en vis Sum pr. Ton à 1,015 Kg., hvilket ogsaa var udtrykkelig anført i Konnossementet. Modtageren i Rotterdam erklærede ikke at ville udveje Lasten der, men betale efter Konnossementet; imidlertid paastaar han, at der ikke var indlastet 1,854 Tons à 1,015 Kg., men derimod kun 1,854 saakaldte Metertons à 1,000 Kg. Dette lyder noget besynderligt, da jo vedkommende Afskiber, der havde udfærdiget Konnossementet, maatte være paa det rene med, at det vilde være ganske vildledende at opgive Lastens Vægt i Metertons, naar Fragten skulde betales i engelske Tons, saa meget mere, som der udtrykkelig var tilføjet 3 Nuller efter 1,854, hvilket jo kun kunde forstaaes som Cwt. qu. og lbs., altsaa engelsk Vægt; men den engelske Ton regnes netop ofte som 1,015 Kg.

Ved Undersøgelse paa Lasteplassen er det godtgjort ved Erklæringer baade fra Stuverne og Afskiberne, at det forholder sig rigtig som paastaet af Modtagerne, nemlig at det anførte Kvantum er Metertons og ikke engelske Tons, ligesom det paastaas, at de 3 Nuller maatte være tilføjet af en anden senere, uden at dog noget nærmere er oplyst herom.

Sagen giver os Grund til at henlede Skibsføreres Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at det bringes nøje paa det rene i Tide, hvad det er, der menes med Udtrykket „Tons“ i de forskellige Dokumenter.

(Nord. Skibsrederforenings Cirkl.)

Den Komite, som Lloyd's i London i November f. A. nedsatte for at undersøge Aarsagen til de hyppige Ildebrande om Bord i Skibe, har nu indsamlet en

anselig Mængde Materiale. Der er indkommet en Del Rapporter om Brandulykker om Bord, og disse er undersøgt nærmere. Ligeledes er der kommet Meddelelser og Oplysninger fra forskellige Departementer, Londons Grevskab, Londons Brandvæsen, Dokselskaber, Suezkanalselskabet og flere Firmaer, som er interesseret i de nyere Metoder for Ildslukning ad kemisk Vej.

Som Resultat af omhyggelige Undersøgelser med Hensyn til de Steder, hvor Ilden er udbrudt, fremhæver Komiteen, at de fleste Ildebrande om Bord i Skibe er opstaaet i Havn, idet der af de 627 Ildebrande i Tiden fra 1. Januar 1902 til 30. September 1903 var 403 i Havn.

Af 75 undersøgte Ildebrandstilfælde om Bord i Dampskibe var Aarsagen til Ildens Opkomst, saavidt man har kunnet forstaa, følgende:

Skødesløshed 29, Mangler ved Kedler og Kulrum 17, Mangler ved elektriske Apparater 4, Lamper og Lampe-eksplosioner 10, Selvantænding 8, Kaminer 3, Aarsagen ukendt 4.

I Betragtning af Antallet og Omfanget af disse Ildebrande, Ladningernes betydelige Værdi og Skibenes tiltagende Lastævnne, mener Komiteen, at de sædvanlig brugte Ildslukningsmidler, man har om Bord, er utilstrækkelige og forældede, samt at man burde henstille til Havne- og Dokmyndighederne at fuldstændiggøre deres Ildslukningsmidler ved Anskaffelse af kemiske Apparater af prøvet Konstruktion.

Ved Højesteret er i disse Dage faldet Dom i en Sag mellem Marineministeriet og Fastlods ved Hals Lodseri Østergaard.

Den 9. Januar f. A. afgik en af de pensionerede Lodser ved nævnte Lodseri ved Døden, hvorved en halv Part af Lodsfortjenesten blev ledig. Denne ledigblevne Andel mente Marineministeriet at maatte tillægge Lodsoldermanden ved Lodseriet, M. K. de Fine Licht, men for at faa Spørgsmaalet afgjort ved Domstolene blev samtidig den ældste af Fastlodserne, Østergaard, beordret til at anlægge Sag mod Ministeriet.

Ved Hof- og Stadsrettens Dom kendtes imidlertid Lods Østergaard berettiget til fra 10. Januar f. A. at oppebære den ledigblevne Andel, og denne Dom er nu stadfæstet af Højesteret.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Den britiske Handel og Udlandets Tonnage.

Board of Trade har i Følge „Shipping Gazette“ fornylig offentliggjort sin aarlige Opgørelse over Skibsfartens Fremskridt. Som sædvanlig behandler Opgørelsen det store Materiale fra forskellige Synspunkter og viser, i hvilken Grad det britiske Flag opretholder sin Førerstilling. En overfladisk Betragtning giver nærmest et for Storbritannien gunstigt Resultat, da 65,5 pCt. af de lastede og ballastede Skibe i britiske Havne har været britiske i 1903 mod 65 pCt. i 1902, medens man

for de lastede Skibes Vedkommende faar 67,3 pCt. i 1903 mod 66,9 pCt. det foregaaende Aar. Men naar man erindrer, at 1,148,000 Tons af britiske Skibe i 1902 fandt Beskæftigelse i Forbindelse med Krigen i Transvaal, skulde man med Rimelighed have ventet en væsentlig større Andel i 1903.

Hvis man tager Damperne for sig selv, viser Tallene ikke nogen større Forandring fra det foregaaende Aar, nemlig for lastede og ballastede Skibe 67,9 pCt. mod 67,7 i 1902. Maaske, skriver Bladet, bør England alligevel være tilfreds med, at næsten 70 pCt. af de Dampskibe, der indklarerer til og udklareres fra britiske Havne, sejler under Landets eget Flag, men man maa dog huske paa, at Forholdet i 1895 var 78 pCt. og i 1890 over 80 pCt.

Det første Aar, der kan opvise over 100 Millioner Tons i ind- og udklareret Tonnage, var 1903. Det nøjagtige Tal var 105,619,344 Tons. Denne Tonnage var fordelt paa følgende Maade mellem de forskellige Nationers Skibe og sammenlignes her med de samme Angivelser for Aaret 1896:

	1896. Tons.	1903. Tons.
Storbritannien	62,064,000	69,211,000
De forenede Stater	768,000	640,000
Østerrig-Ungarn	237,000	887,000
Belgien	1,179,000	1,524,000
Danmark	2,265,000	3,908,000
Holland	2,470,000	3,704,000
Frankrig	1,805,000	2,772,000
Tyskland	3,823,000	6,178,000
Italien	279,000	965,000
Norge	5,883,000	6,846,000
Rusland	693,000	1,223,000
Spanien	1,354,000	2,810,000
Sverrig	2,236,000	3,668,000
Andre Lande	401,000	1,276,000

Som det vil ses, er alle disse Landes Skibsfart paa britiske Havne, med Undtagelse af De forenede Staters, tiltaget i disse Aar.

Nordmændene staar som Nr. 1; men deres Fremgang har været forholdsvis ringere end Tysklands, og naar man tager Dampskibe alene, finder man 5,747,000 Tons for Tysklands Vedkommende og 5,175,000 Tons for Norge.

Danmark indtager nu den fjerde Plads, tæt fulgt af Holland og Sverrig. Man vil lægge Mærke til, at spanske Skibe tager en større Andel i Englands udenlandske Handel end franske, muligvis fordi Spanien finder Handelen med de britiske Øer næsten lige saa indbringende som Handelen med de tidligere spanske Kolonier.

Hvis man kun tager lastede Skibe, staar Norge i betydelig Grad foran de andre med 5,296,000 Tons, medens Tyskland kun kan opvise 4,588,000 Tons, men hvis man blandt disse holder sig til Damperne alene, har Tyskland en Overvægt af næsten 200,000 Tons. Man maa dog herved ikke glemme, at de store tyske Rutebaade vejer tungt i denne Opgørelse, og at Nordmændene med deres „tramp“ Dampere ikke har nogen tilsvarende statistisk Fordel.

Tysk Søretssag.

Ved Seeamt i Hamburg behandledes d. 18. Oktober den i vort sidste Nummer refererede Kollision mellem den tyske Damper „Artemisia“, Kaptajn Schmidt, og den danske 3-m. Skonnert „August“, Kaptajn Pedersen.

Kollisionen fandt Sted Natten til d. 12. Oktober d. A. ikke langt fra Weser Fyrskibet. Skonnerten sank, men Besætningen blev reddet. „Artemisia“, der maaler 3,652 Reg.-Tons Netto, tilhører Hamburg-Amerika Linjen. „August“, Kendingssignal NTLB, der maalte 103 Reg.-Tons Netto og ejedes af Kaptajn Pedersen af Marstal, var klassificeret til Fart paa Nord- og Østersøen med A. 6. hos „Germanischer Lloyd“.

„Artemisia“ havde, i Følge sin Journal, sat Kursen mod Vest, efter at den d. 11. Oktober havde passeret første Elb Fyrskib, da den Kl. 10¹/₄ om Aftenen pludselig hørte et Taagesignal om Bagbord. Man saa da begge Sidelanterer af et Sejlskib, der kom direkte ned mod Damperen og allerede var saa tæt ved, at en Kollision var uundgaelig til Trods for at man straks stoppede og bakkede og udførte en dertil svarende Rormanøvre. Efter Sammenstødet blev der straks sat en Baad i Vandet, der optog Skonnertens Besætning og overgav den til en Lodsskonnert fra Bremen, af hvilken den senere blev landsat i Geestemünde. Paa „Artemisia“ var første Styrmand paa Kommandobroen, da Sammenstødet fandt Sted; Rorgænger og Udkigsmand var paa deres Post, og Top- og Sidelanterer brændte klart.

Kaptajn Pedersen afgav følgende Forklaring: „Jeg befandt mig paa Rejsen fra London til Marstal, da jeg d. 11. Oktober Kl. 11¹/₄*) om Aftenen saa en Dampers Toplanterer og røde Sidelanterne forude om Styrbord. Da Damperen ikke syntes at vige til Side, viste jeg, uagtet mine Sidelanterer brændte klart og utvivlsomt maatte kunne ses langt, yderligere en klar Lanterne, som jeg bevægede frem og tilbage for at henlede Opmærksomheden paa os. Alligevel kom Damperen nærmere og nærmere, saa at Skonnerten ramte denne om Styrbord ved Stormasten. Skonnerten blev straks læk, og vi lod vort Taagehorn lyde, for at faa Damperen til at blive i Nærheden; forøvrigt havde vi ogsaa allerede før Kollisionen benyttet Taagehorn for at gøre os bemærket. Vort Skib sank hurtigt, men vi blev bjærget af „Artemisia“'s Mandskab og senere af et Lods fartøj fra Bremen sat i Land i Geestemünde. Da Sammenstødet fandt Sted, var det sigtbart Vejr, og Fyret paa Helgoland saas klart. Vinden var østlig og ikke videre frisk; vi laa NØ. til N. an paa Styrbords Halse. Det var min Hensigt at gaa gennem Kejser Wilhelm Kanalen til Østersøen. Vi saa „Artemisia“ c. et Kvarter før Ulykken indtraf, og der var flere Dampere i Nærheden. Vi holdt vor Kurs uforandret. Havde Damperen set os paa samme Tid, som vi saa den, saa havde den kunnet gaa klar agten om os. Noget Fartøj mellem „Artemisia“ og „August“ har jeg ikke set.“

Ovenstaaende Forklaring blev bekræftet af de øvrige Vidner fra „August“, hvorefter de videre Forhandlinger blev udsat til „Artemisias“ Tilbagekomst.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 30/1904, afsagt d. 5. Oktober 1904. Skibstømrer Anders Andersen mod Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet af 1896.

*) Som det vil ses, er der ved Angivelsen af Tidspunktet en væsentlig Uoverensstemmelse mellem den danske og tyske Forklaring. Der er imidlertid nogen Sandsynlighed for, at denne blot er rent tilsyneladende, idet den kan skyldes fejlagtig Gengivelse i de tyke Blade.

„Dansk Søfartst.“ Red.

Skibstømrer Andersen blev forhyret og paamønstreret fra 14. Februar d. A. som Tømmermand med S/S. Klampenborg paa ubestemt Tid — „Rejse til Østersøen og videre“ — for en Maanedshyre af 70 Kr. I hans Afregningsbog hed det, at han var antaget i Henhold til de i Søloven indeholdte Bestemmelser, dog med nogle særlige Vilkaar, derunder de Modifikation og Tilføjeser, der indeholdtes i „Dansk Dampskibsrederiforenings“ Forhyringsregler af 1. Januar 1904, i Følge hvis § 1 Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid skal, fraregnet Skibets Oplæggelse i dansk Havn (§ 1 d.) ske fra en af Siderne efter forskellige nærmere Regler for Dampskibe a) i indskrænket Fart, b) i transatlantisk og oversøisk Fart og c) i al anden Fart. For disse sidste Dampskibe — til hvilke det er givet, at „Klampenborg“ er at henregne — kan Opsigelse i Følge de nævnte Regler kun ske indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Plads eller Red til Fratrædelse, naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn. Efter at „Klampenborg“ fra Østersøen var gaaet til London og Newcastle, vendte Skibet d. 9. Marts tilbage hertil. Den 10. Marts blev Tømmermandens Hyre opsagt til Fratrædelse samme Dag; han fik Hyren til den Dag udbetalt og afmønstreredes. Han tog imidlertid straks Forbehold overfor Afmønstringen og anlagde derefter Sag, under hvilken han paastod sig tilkendt en Maanedshyre + Renter og Sagsomkostninger.

Rederiet har paastaaet sig frifundet, idet det først har fremført, at Tømmermanden paa Rejsen havde vist Ulydighed og Respektstridighed, der berettigede til Afskedigelse straks. Dette er imidlertid ikke bevist, og der har ikke været afholdt nogen Afhøring af Tømmermanden om Bord, ligesom der intet herom er fremkommet før efter nærværende Sags Anlæg. Sagsøgeren har ganske vist erkendt, at han ikke straks efterkom en Ordre fra 2den Styrmand om at smøre Ankerspillet, men dette var alene fordi Spillet var smurt Aftenen forinden efter 1ste Styrmands Ordre, og da Ordren derefter blev gentaget, efterkom han den.

Rederiet har imidlertid endvidere gjort gældende, at Kaptajnen alligevel havde været berettiget til at afmønstre Sagsøgeren efter Skibets Ankomst hertil, da Skibet ikke blot havde anløbet Havnen her, men var gaaet herind for at losse, saa at „Rejsen“ dermed var endt, dog at det erkendte, at der i saa Fald efter Sølovens § 84 tilkom Sagsøgeren Hyre indtil Losningen var endt d. 15. Marts, altsaa for yderligere 6 Dage, og Rederiet har derfor begrænset dets Frifindelsespaastand saaledes, at det tilpligtedes kun at betale Sagsøgeren Kr. 14 (Kr. 2.33 pr. Dag).

Der findes imidlertid ikke at kunne gives Rederiet Medhold i den fremsatte Betragtning. Naar henses til, at Sølovens § 82 udtrykkelig bruger Udtrykket „anløbe“ ogsaa om et Skibs Indgang til en Havn for at losse eller lade og til selve Affattelsen af de omtalte Forhyringsregler, særlig Sammenhængen mellem deres § 1 a, b, c og d, samt at det netop maa antages at have været Meningen med dem at give fuldstændige og for begge Parter lige bindende Forskrifter om Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid, kan Kaptajnen, uanset at Skibet skulde losse her, ikke antages at have været berettiget til at opsiges Sagsøgeren uden overensstemmende med nævnte § 1 c, altsaa 12 Timer inden dets Afgang fra Newcastle.

Herefter dømtes Rederiet til at betale Tømmermand Andersen de paastaaede 70 Kr. med Renter fra Stævningens Dato og 28 Kr. 29 Øre i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. 32/1904, afsagt d. 3. Oktober 1904. En Letmatros, der var udmønstreret med Skonnertbrig Neptunus af Svendborg paa ubestemt Tid, rømte fra Skibet i Rønne uden nogen særlig Grund. Han havde

modtaget forskellige Forskud og skyldte Hyre til Skibet. Dømt efter Sølovens § 299 til Fængsel paa Vand og Brød i 2 x 5 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 72/1904, afsagt d. 15. Septbr. 1904. En Messeopvarter paa S/S. Niels Brock udeblev efter Landlov her. Han sendte en ham ubekendt Dreng ned til Skibet med Meddelelse om, at han udeblev, da han led af Mavekatarrh, men han har ikke tilvejebragt nogen somhelst Oplysning, der kunde tale for Rigtigheden af det af ham anbragte om hans Sygdom, og han maa saaledes antages at være udebleven uden Grund. Dømt efter Sølovens § 298 jfr. § 300 til simpelt Fængsel i 14 Dage og at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 48/1902, afsagt d. 28. Septbr. 1904. Grosserer J. Wermuth i Bogense mod Kaptajn A. M. Nord, Fører af Galeasen „Alf“, ved Overretssagfører V. S. Salomonsen.

Idet Sø- og Handelsretten af Parterne var vedtaget som Værneting, paastævnede Grosserer Wermuth nærværende Sag, under hvilken han af Kaptajn Nord forlangte Kr. 1,135.58 i Erstatning for beskadigede Hampefrø-kager og Kr. 69.78 i Omkostninger ved Besigtelser m. m., hvorfra han dog, for saa vidt Erstatningen tilkendtes ham, vilde lade trække et Fragtbeløb af Kr. 611.25. Indstævnte paastod sig frifunden og forbeholdt sig at gøre sit Krav paa Restfragten gældende ved særligt Søgmaal.

Efter Konnossementet havde Skibet indtaget 147,535 Kilo Hampefrø-kager. Efter Skibets Ankomst til Bogense begærede Kaptajnen Besigtelsesmænd udmeldte til at besigte Skibet, der under Rejsen havde haft haardt Vejr, for at faa afgjort, om nogen Mangel ved Skibet var Aarsag i Ladningens Beskadigelse. Synsmændene erklærede i deres Forretning, at de ikke kunde udtale sig om For- og Storlugen, der var aabnede, før Skibet var kommet til Havnen. Ved Agterlugens Aabning viste det sig, at der ikke var tættet med Værk, og de antog, at Ladningens Beskadigelse var grundet paa daarlig Tætning af Lugerne. De tilføjede, at der hovedsagelig i Storlugen fandtes meget beskadiget, at Skibet i alle Maader var i sødygtig Stand og Pumpekrave og Mastekrave i god Orden.

Grosserer Wermuth havde begæret udmeldt Synsmænd for Ladningen og disse udtalte, at de havde været til Stede ved Lugerens Aabning, og at det havde vist sig, at Ladningen paa Grund af indtrængt Vand var saa varm, at der slog Damp op af den, og at en stor Del Kager lige under Storlugen var vaade, mugne og fordærvede; de ansaa det for sandsynligt, at Storlugen ikke havde været tilstrækkelig tæt, da der nærmest under den fandtes flest vaade og fordærvede Kager, men Ladningen saas dog ogsaa at have taget Skade andre Steder i Skibet, nemlig hvor den havde ligget op ad Garneringen, hvor Slagvandet var trængt op under Skibets Slingren, hvilken Skade dog var af mindre Betydning.

Efter den i Bogense af Besætningen aflagte Søforklaring begyndte man i Königsberg at indlade d. 28. Oktbr. og fortsatte til den 31. Kagerne indtoges fra lukkede Jærnbanevogne, og Vejret var under Indladningen tørt. Skibsrummet havde været forsvarlig rensset og var behørig garneret. Efter Indladningen blev Lugerne forsvarlig lukkede, med dobbelte Presenninger over, og skalkede med Brædder og Kiler, men uden Anvendelse af Værk. Over Østersøen havde man stormende Kuling med høj og brydende Sø. Efter at have været inde i Kjøbenhavn for at faa Petroleum, fortsattes Rejsen. Da Helsingør var passeret, tiltog Vinden til Storm med Snebyger. Da Skibet var udfør Hesselø, begyndte der at komme Røg op af Storlugen. Da det ikke regnede, og Søen ikke mere slog over, aabnede man For- og Storlugen og lod dem staa aabne en Timestid. Vind og Sø tiltog, og Lugerne maatte sættes paa igen.

Natten mellem d. 12. og 13. ankrede man ved Samsø, men om Morgenen gik Skibet i Drift, og man satte da under Storm af NO. med Snebyger Kurs efter Æbelø. Den 13. Novbr. om Middagen fik man Lods og kom ind til Bogense. Paa Grund af det haarde Vejr paa Rejsen havde man været nødt til at pumpe paa hver Vagt, men Skibet var da ogsaa holdt læns.

Under Sagen er der intet oplyst om, at Varerne skulde have været mangelfulde ved Indladningen, men paa den anden Side er det ikke mod Indstævntes Benægtelse bevist, at han — Skibets Fører — skulde have erkendt, at Ladningens Skade skyldtes Fejl fra hans Side, eller at han skulde have givet Afkald paa sin Restfragt mod at blive fri for at betale Erstatningen.

Spørgsmaalet bliver, om den Skade, Ladningen led, i Følge Sølovens § 142 maatte bæres af Indstævnte som hidrørende fra Mangler ved Skibet eller mangelfuld Om-sorg for Ladningen. Skibet maa nu antages at have været sødygtigt ved Afgang fra Königsberg, og det kan ikke antages godtgjort, at Skibets Luger ikke har været behørig tildækkede og skalkede paa Rejsen, i hvilken Henseende det ikke findes afgørende, at de ikke var forsynede med Værk, eller at Ladningen ikke var behørig stuvet og garneret, men det maa tværtimod siges at været gjort antageligt, at Skaden hidrørte fra det slette Vejr, som Skibet havde paa Rejsen, hvorved der trængte Vand ind i Lasten, og hvis Følger det ikke stod i Førerens Magt at afværge.

Den indstævnte Kaptajn Nord blev herefter frifundet og Sagsøgeren tilpligtet at betale ham 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. 83/1904, afsagt d. 11. Oktober. En Kok paa Skonnert Herman Olsen af Rønne udeblev efter Landlov, fordi han vilde undgaa Ubehageligheder ved at komme for sent om Bord. Dømt efter Sølovens § 300 jfr. § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 85/1904, afsagt d. 12. Oktober. En Fyrbøder om Bord i S/S. United States udeblev efter Landlov i New York. Dømt efter Sølovens § 300 jfr. § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 89/1904, afsagt d. 19. Oktober. En Ungmand paa Skonnert Anna Dorthea af Marstal rømte i Helsingborg, fordi han følte sig misfornøjet om Bord. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 90/1903, afsagt d. 28. Septbr. 1904. Handelsfirmaet John Forbæchs Eftflg. mod den korresponderende Reder for Skibskonsortiet „Carmen“, Overretssagfører Hjørdemaal.

Forbæchs Eftflg. tilskrev d. 25. Marts 1901 Overretssagfører Hjørdemaal følgende: Med nærværende stadfæster jeg vor Telefonsamtale, hvorefter jeg tilbyder at laane Dem c. 10.000 Pd. Blokke nyt Bly paa følgende Betingelser: Ved Leveringen betaler De mig i Avance 2 Øre pr. Pund, hvorefter Blyet bliver Dem noteret til den nugældende Dagspris, som er 14 Øre; efter endt Brug tager jeg Blyet tilbage til den Pris, jeg Returdagen kan forskrive Bly til, og betaler De mig derefter konstant den eventuelle Difference. Returneringen skal finde Sted September/Oktober d. A.

Under nærværende Sag, anlagt d. 22. Decbr. 1903, paastod Forbæchs Eftflg. sig hos Hjørdemaal tilkendt Kr. 556.06 med Renter og Sagsomkostninger, nemlig Kr. 162.94 som Rest fra andre Leveringer, og Kr. 393.12 for Blyet, nemlig Differencen mellem de 14 Øre og Prisen paa Returneringsdagen — d. 25. Septbr. 1901 — hvilken var 11½ Øre.

Indstævnte anerkendte Kravet paa Kr. 162.94, men bestred det andet Krav, idet han først hævdede, at der ingen Forskel i Prisen havde været, men senere indrømmede, at der vel var en Forskel, men at denne kun var $1\frac{1}{8}$ Øre pr. Pd., idet Prisen den 25. Marts havde været lavere end i Brevet af samme Dato angivet. Under den mundtlige Forhandling gik Indstævnte dog ind paa, at Forskellen sættes til 2 Øre pr. Pd., saa at hans Skyld til Forbæch ansattes til Kr. 162.94 + 280.80 = Kr. 443.74

Efter det under Sagen fremkomne maatte det antages, at Prisen paa Blyblokke i et saadant Kvantum som her omhandlet var, frit her paa Pladsen, henholdsvis d. 25. Marts og d. 25. Septbr, c. $13\frac{1}{4}$ og c. $11\frac{1}{4}$ Øre; Forskellen var altsaa 2 Øre.

Der kunde ikke gives Forbæchs Eftflg. Ret i, at 14 Øre burde lægges til Grund, fordi denne Pris var nævnt i Brevet, thi Brevet maatte forstaas som sigtende til den sædvanlige Dagspris, og Indstævnte maatte være berettiget til at gaa ud fra, at Sagsøgeren havde undersøgt dette; Indstævnte kunde dernæst ikke siges at have tabt sin Ret til at gøre Indsigelser mod denne Pris, hverken ved sin Tavshed herom i sin Tid eller ved sin Procedure.

Indstævnte dømtes herefter til at betale Kr. 443.74 med Renter. Sagens Omkostninger hævdedes.

Fragtmarkedet.

Den i vor forrige Beretning omtalte Mathed holder sig i de fleste Retninger, og enkelte Steder er der en yderligere Tilbagegang i Raterne at konstatere, men flere Ting kan tyde paa, at Svagheden til Dels kun er forbigaaende, da Befragterne i flere ledende Markeder blot holder sig tilbage i Haab om herved at kunne forcere billige Tilbud frem; men hvis Rederne er enige om at vise Standhaftighed og ikke bringe flere Baade i Markedet end højst nødvendigt, er det meget muligt, at vi snart igen kan rette Blikket mod stabile Forhold. Nordamerika synes at have flere positive Ordre, og skønt baade Østen og La Plata i Øjeblikket kun viser forholdsvis ringe Aktivitet, navnlig sidst nævnte Marked, vil en Forandring dog hurtigt kunne indtræde. Det Sted, der i Øjeblikket ser mindst lovende ud, er Sortehavet med omkringliggende Distrikter, som har lige lovlig megen Tonnage at skulle fordøje, og selvfølgelig influerer dette paa Middelhavet, der ogsaa er noget svagere i Ugens Løb. Kulfragterne nedefter fra England og Wales er kun magre, og der skal særligt Held til at faa noget Overskud af en Sortehavs- eller Middelhavsrejse til de nu gangbare Rater. I Østersøen er der intet særligt bemærkelsesværdigt, undtagen at Libau fremdeles har fragtet livligt til $10\frac{1}{2}$ d. à $11\frac{1}{4}$ d. Havrebasis London eller Rotterdam, men de øvrige Havne er træge og slæbende, hvilket ogsaa gælder om Træfragterne fra Botten. Saisonens Afslutning staar jo for mange Pladsers Vedkommende nu lige for Døren, uden at der dog er Spor af Liv at mærke noget Steds, ingen almindelig Efteraarstigning, ingen forsinkede Laster, som skal afskibes „a tout prix“, hvilket vel nok skyldes det vedvarende milde Vejr; maaske nogle Kuldegrader kan hjælpe lidt.

Det østlige Marked har ikke taget mange Baade i Sammenligning med de ellers saa talrige Befragtninger for faa Uger siden. Bombay har saa godt som intet fragtet, og Kurrachee har kun taget ganske enkelte December/Januar Baade til 17/9 „open charter“, Option Kjøbenhavn 18/3 (dansk Baad). Risfragterne er nogenlunde faste; 26/3 betaltes fra Burmah til U. K. eller

Kontinentet, 27/6 Levanten pr. Oktober/November og 26/3 Bangkok/Bremen. Calcutta er flovere paa Basis af 22/6 Dødvægt pr. December, 25/ Jutebasis. Pr. Juni 1905 sluttedes en Baad til 26/3 for Sukker fra Java til U. S. eller Evropa. Kulraterne fra Japan er uforandrede paa Basis af 1,90 Dollars Moji/Hongkong.

Sortehavet er flovt med et meget moderat Begær efter Tonnage. For større Baade betinges fra Odessa eller Nikolajeff højst 8/6 à 8/9 til udsøgt Havn, medens der for mindre Baade betaltes 9/3 à 9/6 N. C. Azoff har fragtet ganske livligt og for „handy“, prompt Tonnage betalt 10/9 à 11/3 N. C, 6 d. ekstra Hamburg. Store Baade har ikke været efterspurgt. Denne livligere Forretning fra Azoff skyldes den tilstundende Afslutning af Saisonen. Donauen er flov og tager kun yderst faa Baade. For Erts fra Poti fragtedes nogle store Dampere til 11/ Middlesbro, 13/3 Filadelfia.

Middelhavet har vel en Del Laster, men Raterne er gennemgaaende tarvelige. For Fosfat noteres 8/6 Sfax/Antwerpen, 8/9 Rendsburg, 8/ London, 6/9 Bona/Kings-Lynn, 7/3 Bougie/Rotterdam, alt med „free despatch“, og paa samme Betingelse betaltes for Erts 6/ Almeria/Glasgow, 6/3 Carthage/Maryport, 7/6 Ergasteria/Glasgow, 10/9 Huelva/New Orleans eller Gulfport. Fra Fiume til Bordeaux noteres 8/ pr. Ton Egestaver, for Johannesbrød fra Cypern (3/4 Pladser) 16/ Leith, 17/ Rouen, og for Byg fra Tunis Kysten 9/6 til Østkysten U. K. Aleksandria er stille paa Basis 10/ Bomuldsfrø direkte Havn U. K., 11/ „Ordre“, „handy“ Tonnage. For Erts fra Bilbao betaltes 3/10 $\frac{1}{2}$ Cardiff, 4/7 $\frac{1}{2}$ à 4/9 Rotterdam, 4/7 $\frac{1}{2}$ Tyne Dock. Der er en Del Fragter i Markedet for Jordnødder fra Afrikas Vestkyst, for hvilke der noteres Frcs. 20 Gambia River/Marseilles, Frcs. 17 Foundiounne, Komplettering i Rufisque til Kontinentet.

Nordamerika fragtede lidt livligere i den forløbne Uge, navnlig Golfen, som tog adskillige November Baade til 10/6 Netto Charter U. K. eller Kontinentet, Option Danmark 11/6 à 12/ én Havn, 6 d. mere to Havne. For Træ betaltes 82/6 til Kontinentet og en britisk Havn, 97/6 La Plata, endvidere 92/6 Pensacola/St. Nazaire og Caen. Fra Tampa til Helsingborg betaltes 14/6 for Fosfat, og Savannah har gentaget 26/3 for Bomuld til U. K. eller Kontinentet. De kanadiske Træpladser viser ikke meget Liv; 40/ betaltes fra Westbay til Englands Vestkyst og 35/ fra Margareths Bay til Glasgow. Nogle Kornlaster noteres pr. December til følgende Rater: 2/10 $\frac{1}{2}$ Galveston eller New Orleans til én dansk Havn, 3/ to Havne, 1/9 Northern Range til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet. 1/10 $\frac{1}{2}$ Hamburg, 2/1 $\frac{1}{2}$ Danmark én Havn, 2/3 to Havne. For Timecharter er Raten c. 4/ for Hjemrejser over Atlanten.

La Plata er flovet yderligere af, og for November Baade har 16/ à 16/6 „Open Charter“ været det bedst opnaaelige fra San Lorenzo Grænsen. Begæret for 1904 Lastning er i det hele taget ringe i Øjeblikket, men for ny Høsts Afskibning pr. Januar/Februar er der lidt mere Lyst til at fragte, og enkelte Baade er sluttede til 17/9 fra San Lorenzo.

Østersømarkedet har ikke nogensomhelst Bedring at opvise. Trælaster er ikke rigelige, og Raterne for dem maa nærmest kaldes middelmaadige, naar man tager den sene Aarstid i Betragtning. Fra Finland (1 à 2 Pladser) er betalt Frcs. 34 pr. Favn Props til Ghent eller Calais, og der sluttedes endvidere til 35/ pr. Favn Jacobstad/Cardiff eller Barry, Hfl. $11\frac{3}{4}$ Battens Kronstadt/Rotterdam, Frcs. 29 D/B. B. Sydfland (2 Pladser)/Ostende, Frcs. 28 Kotka og Trangsund/Ghent. Petersborg har ikke meget at byde paa nu, Reval heller ikke. Raten fra disse to Pladser er næppe over $1\frac{1}{2}\frac{1}{4}$ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Windau og Riga er stille; sidstnævnte Plads noterer $10\frac{1}{2}$ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 18 Hør til Dunkerque eller Ghent, 15/ Skotlands Østkyst, 22/6 D/B. London, Frcs. 29 D/B. Rouen. Fra Libau har der været sluttet en Del til

10 $\frac{1}{2}$ à 11 $\frac{1}{4}$ d. Havrebasis London eller Rotterdam, saaledes at der har været betalt højst for prompt, mindre for November Baade. Det er meget tvivlsomt, om dette Marked vil holde sig, thi der er betydelige Udbud af Tonnage pr. November. Kønigsberg noterer uforandret 1/3 Hvedebasis London, 1/1 $\frac{1}{2}$ à 1/3 Rotterdam, og 6/ à 6/6 pr. Load Sleepers til London. For Sleepers fra Memel kan faas 5/9 à 6/ Grimsby, 6/9 à 7/ London.

Kulfragterne viser ikke nogen Bedring i Ugens Løb.

Firth of Forth har ikke taget megen Tonnage, og større Baade er vanskelige at placere. For „handy“ Størrelser betales: 4/3 à 4/6 Aarhus, 4/3 Kjøbenhavn, 4/7 $\frac{1}{2}$ Kiel, 4/1 $\frac{1}{2}$ à 4/3 Swinemünde, 4/3 à 4/6 Neufahrwasser, 4/ à 4/1 $\frac{1}{2}$ Riga, 3/10 $\frac{1}{2}$ Kronstadt. Tynen var stille, men med lille Tonnageudbud holdt Raterne sig som følger: 3/7 $\frac{1}{2}$ Kronstadt, 4/1 $\frac{1}{2}$ Stockholm, 4/6 Stettin, 4/ Swinemünde, 4/ Aalborg, 5/7 $\frac{1}{2}$ Barcelona, 5/3 Genua, 5/ Aleksandria. Begæret er godt fra Cardiff, men rigeligt Tonnageudbud hinerer nogen Opgang, og Raterne er uforandrede. Blandt Befragtingerne nævnes: 4/9 Gibraltar, Frcs. 6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$ Marseille, 5/3 Genua, 4/9 à 5/ Aleksandria, 9/ Kapstaden, 5/6 Las Palmas eller Teneriffa, 7/3 à 7/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Petersborg skal være sluttet for Oljekager til Danmark 17 Mark pr. 2,000 Kilo.

ab Kønigsberg synes Fragtmarkedet ogsaa lidt flovere, dog vil der endnu kunne betinges 15 Mark til Danmark, Sydsverrig.

ab Danzig søges flere mindre Sejlere for Oljekager til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 6 Mark, Gøteborg, Stockholm, Norrkøping 6 $\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton.

ab Stolpmünde blev sluttet 5 Mark pr. Ton Rug til Randers; der søges endnu Skib for Rug til Danmark, Sundhavn pr. November, men ellers er det stille derfra.

ab Colberg skal nogle enkelte Skibe være befragtet for Rug til Danmark, Sundhavn 4 Mark.

ab Stettin er fragtet til 3 Mark for Raajærn til Kjøbenhavn og efter Forlydende til 2 $\frac{1}{2}$ Mark for Rug til Kalmar.

ab Rostock noteres kun Rug til Papenborg 6 $\frac{1}{2}$ à 7 Mark.

ab Wismar skal være sluttet flere Skibe for Saltsten, saaledes til Sundhavn 3 $\frac{1}{4}$ Mark.

ab Kjøbenhavn staar det omtrent helt stille; der blev dog forrige Uge sluttet nogle Skibe for Byg til Stralsund, Rostock 3 $\frac{1}{4}$ Mark, til Østkysten Slesvig Holsten 3 Mark.

ab danske Provinshavne blev atter sluttet til Hamburg 3 $\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton Byg samt Karrebæksminde/Aalborg Hvede 14 Øre, Kallundborg/Kalmar Hvede 15 Øre.

ab Åhus (Sverrig) — Greifswald 4 $\frac{3}{4}$ Mark, Lübeck 5 Mark pr. Ton Bloksten.

ab Landskrona noteres kun til Elben Lervarer 3 $\frac{1}{2}$ à 3 $\frac{3}{4}$ Mark.

ab Helsingborg — Vestervik 2 $\frac{1}{2}$ Kr., Libau 3 $\frac{1}{2}$ Mark, Stettin 3 Mark, alt Lervarer.

ab Frederiksstad — Stettin 5 Mark, Bremerhafen 5 à 5 $\frac{1}{2}$ Mark Feldspat.

ab Risør — Cardiff, Barry, Newport Props 18/, Stettin Feldspat 5 Mark.

Literatur.

Nautisk Almanak beregnet til Greenwich Meridian for Aaret 1905. Udgivet af J. A. D. Jensen. Kjøbenhavn 1904. G. E. C. Gads Forlag.

Næste Aars nautiske Almanak indeholder i det væsentlige det samme som de tidligere Aargange og med den samme Ordning af Stoffet. Af særlig Interesse vil imidlertid nogle Oplysninger om den nyoprettede traadløse Telegrafering mellem Fyrskibene „Horns Rev“ og „Vyl“ og Blaaavands-Huk Fyr være for de Søfarende. Denne Telegrafforbindelse er dog udelukkende beregnet paa, at Fyrskibene skal kunne melde til Fyret de Søulykker eller betydelige Havarier, som iagttages fra Fyrskibene eller meddeles til disse, og kan derfor ikke anvendes til Besørgelse af private Meddelelser. Endvidere henledes Opmærksomheden paa Muligheden for Luft-Ekko ved Taagesignaler, hvortil er knyttet en Opfordring til Skibsførere, der maatte iagttage noget særligt Ekko ved Stevus, om at sende nøjagtig Meddelelse til Søkort-Arket desangaaende, navnlig hvis det iagttagne Ekko har kunnet give Anledning til Forveksling med Falsterbof.

Vi anbefaler den foreliggende Almanak ligesom vi har anbefalet de tidligere Aargange, bl. a. fordi den er bekvemt indrettet, og fordi den ikke-astronomiske Del ofte indeholder Oplysninger af Interesse, men vi undlader ikke samtidig at gøre opmærksom paa, at den aldeles ikke kan betragtes som Erstatning for den engelske „nautical almanac“ (eller en anden af de bekendte store, udenlandske Almanakker), der koster meget nær det samme, indeholder fyldigere astronomiske Oplysninger og ved sin Oprindelse byder en større Garanti mod Trykfejl, end nogen privat udgivet Aarbog er i Stand til.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Den 22. September 1904 blev jeg forhyret som Styrmand med en Skonnertbrig. Skibet laa den Gang i Aarhus Havn. Jeg fik Hyren gennem en Forhyringsagent og fik paa hans Kontor oprettet skriftlig Forhyringskontrakt. Jeg var derefter forhyret i ni Dage, efter hvilket Tidsrum Agenten fik følgende Telegram fra Kaptajnen: „H. bliver om Bord som Styrmand, meddel den anden dette“. Der blev straks afsendt Protest imod dette og eventuelt forlangt en halv Maanedes Hyre, 50 Kr., i Erstatning, men hidtil er der ikke hørt derfra. Der spørges:

1) Hvem skal man holde sig til, Kaptajnen eller Forhyringsagenten, og

2) hvor meget kan man i Følge Lov og Ret fordre i Erstatning i et saadant Tilfælde?

Styrmand.

Sv.: ad 1) Det er Skibets Reder, der hæfter for Mandskabets Hyre, og til denne maa De derfor henholde Dem.

ad 2) Under Forudsætning af, at Forhyringskontrakten er i Orden, at Forhyring virkelig har fundet Sted, maa det foreliggende Tilfælde falde ind under Sølovens § 92. Hvis De saaledes er afskediget uden lovlig Grund, maa der i Overensstemmelse med Sølovens § 86 tilkomme Dem Hyre for den Tid, De maatte have været i Tjenesten (altsaa for ni Dage, for saa vidt Hyren skulde dreje fra den Dag, Forhyringen blev oprettet, og ikke fra det Tidspunkt, da Arbejdet om Bord skulde paabegyndes) samt dertil Hyre for en Maaned.

Sp.: Mit Skib, der var lastet med Hvede fra Rosario, indkom til Falmouth for Ordre. Kaptajnen modtog her Ordre til at gaa til T. og fik paa Spørgsmaal om Forholdene i T.

det Svar, at der var tilstrækkelig Vand til, at Skibet kunde gaa derind. Efter Ankomsten til M., der ligger i Nærheden af T., erfarede Kaptajnen imidlertid, at der med Højvande vel var Vand ved T. til, at Skibet kunde komme ind i Floden, men at Vanddybden ved Lavvande var 5 à 6 Fod mindre end Skibets Dybgaaende. I Følge Certepartiet skal Skibet beordres til en sikker Havn i de forenede Kongeriger — Manchester Kanalen ene undtaget — eller Kontinentet, hvor Skibet stedse kan ligge flot. Er Skibet under disse Omstændigheder forpligtet til at sejle videre med sin fulde Ladning til T. for at losse der, eller har Kaptajnen Ret til at gaa til den nærmeste sikre Havn og der aflevere saa meget af Ladningen, at Skibet bliver tilstrækkelig lettet (idet de hermed forbundne Omkostninger afholdes for Modtagerens Regning) og derfra sejle til T. med Resten af Ladningen?

Skibsreder.

Sv.: Det maa anses som givet, at Skibet ikke er forpligtet til at gaa til T. med hele Ladningen, og Kaptajnen maa være berettiget til at losse saa meget af Ladningen i den nærmeste sikre Havn, at Skibet kan sejle til T. og stedse ligge flot der. De hermed forbundne Lægtromkostninger maa falde paa Modtagerne.

Yderligere maa Kaptajnen have Ret til at udlosse hele Ladningen i den nærmeste sikre Havn som Følge af, at Befragterne overhovedet ikke var berettigede til at beordre Skibet til T. (Shipp. Gaz)

Ugens Havarier.

Florentine, tysk Evert, der, som meddelt, kom paa Grund paa Albu Triller, er af Svitzers bragt flot og ind til Nakskov, hvor den bliver undersøgt.

Courier, tysk Evert, der i Nærheden af Dragør kom paa Grund og blev forladt af Besætningen, da Vandet steg over Dækket, er af Svitzers bragt flot og indbjærgnet til Dragør, hvor den bliver tætnet, hvorefter den slæbes til Bestemmelsesstedet, Malmø.

Betty, Skonnert af Fjellebacke, der, som meddelt, paa Rejsen fra Kiel til Gøteborg med gammelt Jærn kom paa Grund ved Marstal, er af Fiskere bragt flot ved at losse 20 Tons i Lægtene samt pumpe Skibet læns. Reparation maa foretages, før Rejsen fortsættes. Bjærgeløn 1,600 Kroner.

Æolus, Dpsk. af Bremen, kom paa Rejsen fra Hjemstedet hertil; da det passerede Knippelsbro, i Kollision med Galease Marta af Brantevik, idet Strømmen førte Skibet ned paa Galeasen, som derved fik en Del Skade.

Flora, Dpsk. af Amsterdam, har, paa Rejsen fra Hjemstedet til Kjøbenhavn og Königsberg med Stykgods, været i Kollision i Nærheden af Ijnuiden med svensk Dpsk. Drott og faaet forskellig Skade. Skibet er ved Ankomsten hertil blevet besigtet, og det viste sig, at Skaden var saa ringe, at Reparation kan vente, til Rejsen er fuldført. Skibet fortsætter til Østersøen.

Nicolai, Skonnert af Libau, der, som meddelt, grundstødte i Nærheden af Kramnitze, er af Svitzers bragt flot og ind til Gjedser. Da Skibet ingen Skade havde lidt, har det fortsat Rejsen til Nykjøbing F.

I. B. Berggren, Skonnert af Allinge, paa Rejse fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med Sten, har i haardt Vejr mistet Klyverbom og Bovspryd, hvortfor den er returneret til Allinge.

Iris & Agnes (ikke „Erik & Agnes“ som meddelt i Nr. 42), svensk Skonnert, der, som meddelt, paa Rejsen fra Danzig til Helsingborg kom paa Grund paa Saltholmen, er af Svitzers bragt flot og ind hertil, hvor Skibet ved Undersøgelse viste sig at være ubeskadiget, hvortfor det fortsætter Rejsen.

Laura Griffith, Skonnert af Carnavon, har paa Rejsen fra Port Madoc til Kjøbenhavn været paa Grund paa Anholts Nordvestrev. Skibet er af Svitzers bragt flot og bugseret hertil.

Om 3-m. Sk. „Anna“s Forlis beretter Kaptajn Madsen følgende:

Kl. 4 Eftermiddag den 26. September tørnede 3-m. Sk. „Anna“ af Marstal mod en Havgenstand, og Vandet satte op lige for Boven om Bagbord til Fokkeraen. Skibet løb en Fart efter Loggen af 4 $\frac{1}{2}$ Knob. Det var en Hval, som

Skibet var stødt paa. I samme Øjeblik blev Vandet farvet rødt som Blod, og straks efter kom Hvalen op ved Agterenden. Man saa efter, hvad Skade Skibet havde lidt, og det viste sig, at hele Stævnen var knust, og Plankerne beskadigede, og der viste sig ogsaa Vand paa Garneringen.

Mandskabet maatte straks i Arbejde ved Pumperne. Kursen forandredes til NØ. med en Del Sejlføring, idet man haabede at komme op i Dampskibsruuten. To Mand maatte i Lasten for at læmpe Ballasten, for at Forenden af Skibet kunde hæves saa meget som muligt.

To Dampere løb forbi os, uden at vi opnaaede Forbindelse med dem, men endelig efter 39 Timers haardt Arbejde ved Pumperne blev vi optagne af en 12,000 Tons Damper fra Liverpool. Mandskabet var da saa medtaget af at pumpe, at ingen af det havde Hud paa Hænderne. Vi blev alle om Bord paa Damperen modtaget med stor Venlighed. Under de 39 Timers anstrengende Arbejde fik Mandskabet kun en eneste Gang lidt Kaffe. Hvile var der ikke Tale om at faa; men alle var glade over, at de var bleven frelste.

(Ærø Avis.)

Senere meddeles:

3-m. Sk. „Anna“, Kaptajn Madsen, som den 28. f. M. blev forladt af Mandskabet efter en Kollision med en Hval, er d. 1. Oktbr. passeret af Dampskibet „Iberian“, paa 48 $\frac{1}{2}$ N. Brd. 42 $\frac{1}{2}$ V. Lgd., fuld af Vand og i Brand. „Iberian“ var paa Rejse fra Manchester til Boston.

Galease »Sarpens“ Forlis. Ungmand J. P. Rasmussen, den eneste Overlevende fra Galeasen »Sarpens“ Forlis, har meddelt „Korsør Avis“ følgende om Ulykken:

„Mandag Morgen lettede vi fra Bogø og stod op gennem Store Bælt. Om Formiddagen var Vejret nogenlunde godt, men henad Middag kom en Regntykning, og en Storm af SSV. rejste sig. Da vi var c. 400 Favne fra Sprogø, — i Vesterrenden —, kom pludselig en Hvirvelvind, og Skibet blev væltet om paa Styrbords Side. Vi gik straks i Baaden, men denne fyldtes, saa snart den sattes ud, og vi kom alle tre i Vandet. Styrmand Jørgensen fik fat i den ene David og entrede op paa Skibet, medens Kaptajnen og jeg svømmede hen til Mesanrigningen og krævede ad denne Vej op paa Bagbords Side, som endnu var c. 1 Kvarter over Vandet. Der stod vi alle tre i en halv Time; men saa begyndte Skibet at hugge i Bunden. Styrmanden tog alt sit Tøj af undtagen Uldtrøjen og Strømperne og sprang saa i Vandet med de Ord: „Jeg skal nok kæmpe for at faa en Baad ud til Jer“. I nogen Tid var han borte for vort Syn, men vi saa ham saa igen, da han var midtvejs mellem Sprogø og Ulykkesstedet. Ingen af os tænkte da, at det var sidste Gang, vi saa ham som levende.

En halv Time efter at Styrmanden havde forladt os, sprang Kaptajnen og jeg i Vandet og svømmede ind mod Øen. Vi havde iforvejen taget alt Tøjet af paa nær Strømperne og Uldtrøjen. Kaptajnen tog sin Skjorte og bandt den om Halsen; jeg fraraadede ham at gøre det, men han sagde: „Lidt Tøj skal jeg da have paa Kroppen, hvis jeg skulde komme ind“. Det øvrige Tøj surrede han fast til Storbommen. Da vi var naaede lige over Revet, sagde Kaptajnen: „Jeg kan ikke mere“. Saa spurgte jeg, om jeg maatte svømme i Land, og Kaptajnen sagde Ja. Et Øjeblik efter hørte jeg et „Aah“; jeg vendte mig om og saa Kaptajnen gaa ned.

Jeg svømmede nu med Oplydelsen af alle mine Kræfter ind mod Land. Da jeg var kommen et Stykke hen, mærkede jeg, at Kræfterne begyndte at tage af, og jeg sank. Straks efter kom jeg igen op i Vandkorpen, tog endnu kraftigere fat end før og naaede omsider ind paa lavt Vand. Jeg rejste mig for at vade i Land, men i det samme kom en Sø, som væltede mig og kastede mig op paa Strandbredden. Straks, da jeg kom ind, vilde jeg gaa op til Folkene paa Øen, men jeg var saa udmattet, at jeg maatte lægge mig ti Minutter i Sandet. Jeg kom til at fryse og løb derpaa, saa hurtigt jeg kunde, op til Fyrtaarnet — og kun faa Minutter efter at jeg var naaet derop, laa jeg i en varm Seng hos Opsynsmand Buch.

Alt mit Tøj, mit Ur og min Pung med 3 Kr. i laa nede i Lukafet; det har jeg altsammen faaet igen, men det er jo noget vaadt.

Kaptajnen og Styrmanden var to prægtige Mennesker; aldrig har de slaaet mig eller sagt et ondt Ord til mig. Kaptajnen var 36 Aar gammel og gift og har en Søn paa 5 Aar. Styrmanden var 21 Aar gammel og ugift.

Jeg er meget bedrøvet over, at Kaptajnen og Styrmanden blev derude.

Nybygninger, Køb og Salg.

Mandag d. 24. ds. fandt den officielle Prøvetur Sted med Dampfærger „Dagmar“, tilhørende De danske Statsbaner,

— efter at Færgen paa Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft er bleven underkastet en delvis Ombygning og en Forlængelse.

Prøveturen over den maalte Mil faldt særdeles tilfredsstillende ud, og Styreævnens var bedre end før Forlængelsen.

I Hoboken, Antwerpen, blev d. 18. ds. en ny Damper „Katholm“, bygget for Regning d'Hrr. Johnsen & Jespersen, Kjøbenhavn, sat i Vandet. Damperen har følgende Dimensioner: 230' x 35' 6" x 17' 3", den vil ved knap 16 Fods Dybgaende kunne laste c. 2,000 Tons og kan i For- og Agterpeak rumme 25 Tons Vandballast. Skibets Hastighed bliver 9 Knob.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 25. Oktober.)

Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 19. Oktbr. — Alabama, Gøtsche, afgik fra Baltimore 23. Oktober til New York. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 18. Oktober hertil. — Algarve, Borries, ank. til St. Petersborg 22. Oktober. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Lissabon 17. Oktbr. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Antwerpen 22. Oktober, pass. Brunsbüttel 25. Oktbr. til St. Petersborg. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 22. Oktbr. til St. Petersborg. — Arkansas, Petersen, afg. fra New York 9. Oktbr. hertil. — Arno, Strubberg, afgik fra Bari 23. Oktober til Messina. — Axelhus, Skow, ankom hertil 23. Oktober. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. hertil 25. Oktbr. — Beira, Lunge, ank. til Malaga 24. Oktbr. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Genua 19. Oktober. — Christian I X., Müller, afg. fra London 22. Oktbr., pass. Brunsbüttel 25. Oktbr. hertil via Korsør. — Dagmar, Larsen, ankom til St. Petersborg 22. Oktbr. — Douro, Mortensen, afgik fra Lissabon 20. Oktbr. hertil. — Esbjerg, Søeberg, ankom til Bergen 24. Oktbr. — Florida, Ørun, ankom hertil 25. Oktbr. fra Swinemünde. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 21. Oktober. — Garonne, Kroman, afgik herfra 22. Oktbr. til Bordeaux. — Georgios I., Sørensen, afgik fra Dunkerque 22. Oktbr., pass. Holtenau 25. Oktbr. hertil. — Hekla, Egense, afg. fra New York 22. Oktbr. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 19. Oktober. — Hengest, Harder, ankom til Hamburg 25. Oktbr. — Hjelm, Simonsen, ankom hertil 21. Oktbr. — Island, Holm, ankom hertil 13. Oktbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik herfra 23. Oktbr. til Malaga. — Jolantha, Kann, ank. til Libau 23. Oktober. — Kasan, Hansen, ankom til London 23. Oktbr. — Kentucky, Staal, passerede Dunnehead 15. Oktober for New York. — Kiew, Frisenette, afgik fra Libau 23. Oktbr. til London. — Kursk, Gommessen, ankom til Bordeaux 20. Oktbr. — Leopold II, Meyer, afg. fra Gibraltar 19. Oktbr. hertil. — Loire, Craignou, ankom til St. Petersborg 24. Oktbr. — Louise, Kruse, ank. til Stockholm 24. Oktober. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 19. Oktbr. til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom hertil 17. Oktober. — Morsø, Jacobsen, ankom til Antwerpen 22. Oktbr. — Moskov, Meldahl, ank. til Swansea 23. Oktober. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Christiania 12. Oktober til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 23. Oktbr. til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, afgik herfra 24. Oktober til Riga. — O. B. Suhr, Wiencke, ankom til St. Petersborg 17. Oktbr. — Omsk, Jonsen, afgik fra Tarragona 24. Oktober til Denia. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 23. Oktbr. — Perm, Christensen, ank. til Libau 24. Oktbr. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 25. Oktbr. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 23. Oktober. — Rita, Schibbye, ankom til Trondhjem 25. Oktbr. — Seine, Dampt, ankom hertil 24. Oktober. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 22. Oktober til New Orleans. — Thyra, Fischer, pass. Hanstholm 24. Oktober hertil. — Tiber, Bech, pass. Ouessant 23. Oktbr. for Savona. — United States, Wulff,

afg. fra Christianssand 21. Oktober til New York — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 21. Oktober. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra Genua 21. Oktober hertil. — Viking, Rasmussen, ankom hertil 21. Oktober. — Ellen ank. hertil 24. Oktbr. — R. F. Berg ank. hertil 23. Oktober. — Annie afgik fra Gefle 24. Oktober hertil. — Dovre afgik fra Antwerpen 23. Oktbr. hertil. — Marie ankom hertil 25. Oktbr. — Vadsø ankom til Neufahrwasser 17. Oktober. — Luna afg. fra Rotterdam 22. Oktbr. hertil. — Vest a ankom hertil 25. Oktober fra Bremen.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 25. Oktober. — Frode, Meyer, ank. til Stettin 24. Oktober. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sundsvall 23. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Rouen 25. Oktbr. — Erik II, Schmidt, ankom til Sunderland 21. Oktober. — Knud II, Hansen, ank. til Libau 24. Oktober. — Danmark, Kraemer, afg. fra Blyth 22. Oktbr. — Ragnar, Holst, ank. til Rotterdam 22. Oktbr. — Skjold, Risø, ankom til Frederikshavn 19. Oktober. — Magnus, Jørgensen, ankom til Burntisland 22. Oktbr. — Olaf, Petersen, ankom til Rouen 25. Oktober. — Svend II, Riber, ankom til St. Petersborg 15. Oktober. — Harald, Hveysel, afgik fra Sunderland 23. Oktober.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Lovisa 20. Oktober. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Neufahrwasser 23. Oktbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ankom til Libau 21. Oktober. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Kjøbenhavn 24. 16. Oktbr. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Riga 19. Oktbr. — Hamlet, Reese, ankom til Leith 24. Oktober. — Helge, Olsen, afgik fra Kronstadt 20. Oktober, bestemt til Bremen. — Rolf, Olsen, ankom til Kronstadt 15. Oktober. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Kronstadt 13. Oktober.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 22. Oktbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Burntisland 22. Oktober, bestemt til Swinemünde. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Sunderland 19. Oktbr., best. til Kronstadt. — Pawel Andrejff, Tannebæk, ank. til Kronstadt 18. Oktober. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 22. Oktober. — Russ, Rasmussen, afg. fra Havre 16. Oktbr., bestemt til Libau. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Kronstadt 16. Oktober. — Peter Mørch, Thorsøe, ankom til Swinemünde 23. Oktober.

Heimdal. Anine, Leth, afgik fra Trångsund 20. Oktbr. — Kamma, Løffler, ankom til Ghent 22. Oktbr. — Helga, Risø, ank. til Hernøsand 24. Oktbr. — Martha, Christensen, ankom til Rouen 20. Oktbr. — Elna, Rathje, afgik fra Swansea 20. Oktober. — Therese, Pedersen, ank. til Gefle 21. Oktober. — Simone, Jørgensen, ankom til Tyne 25. Oktbr. — Jeanne, Lagesen, ank. til Kjøbenhavn 25. Oktbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ank. til Antwerpen 20. Oktbr. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Cette 24. Oktober. — Dana, Lambertsen, ankom til Nørre Sundby 25. Oktober. — Ophelia, Wilhelmsen, afgik fra Stockholm 23. Oktober.

Vøsterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Stettin 22. Oktober. — Niobe, Mathiesen, afg. fra Methil 21. Oktbr., best. til Kallundborg. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Rouen 22. Oktober. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Nantes 23. Oktober. — Nordsoen, Gram, afg. fra Frederikshavn 21. Oktober, best. til St. Petersburg. — Nexos, Basse, afg. fra Peterhead 21. Oktbr., ankom til Methil 22. Oktbr. — Nora, Jørgensen, afg. fra Esbjerg 18. Oktober, ank. til St. Petersborg 24. Oktober. — Napoli, Christensen, pass. Frederikshavn 25. Oktbr., bestemt til Cherbourg. — Neptun, Knudsen, afg. fra Hudiksvall 18. Oktober, ankom til Wick 24. Oktober. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Dover 20. Oktbr., ankom til Granton 22. Oktbr. — Alfa, Iversen, afg. fra Dunston 20. Oktober, ankom til Esbjerg 23. Oktbr. — Bodil, Thøgersen, ankom til St. Petersborg 19. Oktober. — Cito, P. Nielsen, ank. til Esbjerg 20. Oktober. — Dagmar, Hansen, afgik fra Stettin 22. Oktober, bestemt til Sundsvall.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Nederkalix 18. Oktober, bestemt til Rouen. — Mary, Larsen, afgik fra Great Yarmouth 25. Oktober, bestemt til Libau. — Lilly, Nielsen, afgik fra Riga 23. Oktbr., best. til Glasgow.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Methil 22. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Karen, Winther, ankom 23. Oktbr. til Tynen.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Libau 24. Oktober. — Nordland, Petersen, ank. til Aarhus 19. Oktober. — Holland, Lund, afgik fra Antwerpen 24. Oktbr. — England, Andresen, ankom til Tyne 21. Oktbr. — Rusland, Møller, afg. fra Libau 22. Oktober.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. fra Hamburg 3 Oktober til New Orleans. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Kbhvn. 22. Oktbr. — Mars, Rasmussen, ank. til Frederiksværk

24. Oktbr. — Kronprinsesse Louise; Nielsen, ankom til Libau 22. Oktober.

Kjøbenhavn. Hafnia. Troensegaard, afgik fra Frederikshavn 19. Oktober, ankom til St. Petersborg 24. Oktober. — Russia, Jespersen, ankom til Brake 25. Oktober. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 25. Oktober, bestemt til Delfzyl. — Livonia, Skov, afg. fra Kronstadt 22. Oktober, best. til Hull.

Østerøen. Patria, Hansen, ankom til Rotterdam 20. Oktbr. — Gratia, Andersen ank. til Dordrecht 22. Oktbr.

Union. Frisia, H. Nielsen, afgik fra Methil 25. Oktbr., best. til Aarhus. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 22. Oktober, ank. til Helsingør 25. Oktbr. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Amsterdam 22. Oktbr., ank. til Newcastle 21. Oktbr.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 21. Oktbr., ank. til Hamburg 24. Oktober.

Dannebrog. Amalienborg. Ørbeck, ankom til Kotka 18. Oktbr. — Brattingborg, Clausen, afg. fra Rotterdam 19. Oktbr., best. til Cadix. — Flynderborg, Larsen, ankom til Aarhus 24. Oktbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til West Hartlepool 22. Oktbr. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Glasgow 25. Oktober. — Jomsborg, Hansen, ankom til London 25. Oktober. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Las Palmas 25. Oktober, best. til New Orleans. — Rosenberg, Schultz, ankom til Kjøbenhavn 23. Oktober. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Sydney (Canada) 18. Oktbr., best. til London. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 24. Oktober. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Drammen 22. Oktober. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Newport 18. Oktbr., bestemt til Gibraltar.

Dampkibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Blyth 25. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 24. Oktbr. — Marselisborg, Mathiesen, ank. til Alexandria 9. Oktober. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Blyth 25. Oktbr., best. til Lübeck. — Skodsborg, Schultz, ankom til Rotterdam 23. Oktober. — Tuborg, Agerlin, ank. til Libau 23. Oktbr. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Kronstadt 21. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Vordingborg, Petersen, ank. til Korsør 22. Oktbr.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afgik fra Jacobstad 24. Oktober, best. til West Hartlepool. — Kallundborg, Lund, ankom til Chantenay 22. Oktober.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Villajochi 25. Oktober.

Dampkibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Rotterdam 25. Oktbr. — Helene, Jensen, ank. til Libau 23. Oktober. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 21. Oktbr., best. til Rotterdam. — Agnete, Sørensen, ankom til Rotterdam 24. Oktbr. — Hermia, Petersen, ank. til Libau 23. Oktbr. — Ajax, Brorson, afg. fra Flensborg 24. Oktober, best. til Reval. — Alice, Hansen, ank. til London 20. Oktbr. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Methil 24. Oktbr. — Nauta, Madsen, ankom til Gøteborg 20. Oktober.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Antwerpen 20. Oktober. — Prins Valdemar, Kock, ank. til Marseille 21. Oktbr. — Siam, Jensen, ank. til Kbhvn. 22. Oktbr. — Anamba, Cortsen, afgik fra Port Said 9. Oktober. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Buenos Ayres 31. August.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til Antwerpen 24. Oktbr. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vigo 16. Oktober. — St. Thomas, Prah, afgik fra Vera Cruz 21. Oktbr. — St. Domingo, Wrisberg, afgik fra Antwerpen 23. Oktober.

Ærø. Erindring, Hansen, ank. til Flensborg 19. Oktbr. — Energi, Nielsen, ankom til Boness 19. Oktober.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Odense 25. Oktbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Kotka 24. Oktbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Repola 25. Oktbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Repola 24. Oktbr. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Svendborg 24. Oktober. — H. C. Andersen, Fenger, ankom til Venzen 23. Oktbr. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Terneuzen 20. Oktober. — Hans Tausen, Klaaberg, ankom til Repola 22. Oktober. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Vejle 25. Oktbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Tyne Dock 22. Oktbr. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Repola 25. Oktbr.

Vulcan. Vulcan, P. Nielsen, afgik fra Lovisa 24. Oktbr. — London, Bom, ank. til Kronstadt 21. Oktbr. — Paris, Krogh, afgik fra Ny Karleby 17. Oktbr., best. til Rouen. — Bryssel, Tholander, ankom til Libau 24. Oktober.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Repola 20. Oktbr. — Wien, Brink, afgik fra Archangel 19. Oktober, best. til Rotterdam.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, afgik fra Havre 24. Oktbr., best. til Blyth. — Clara, Jensen, ankom til Aalborg 24. Oktbr. — Kai, Bønnelycke, afgik fra Patras 20. Oktbr., best. til Bristol. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Methil 21. Oktober, best. til Neufahrwasser. — Erik, Steen, afgik fra Libau 25. Oktober, best. til London. — Axel, Damm, ank. til Neufahrwasser 23. Oktbr. — Asger Ryg, Hintze, ank. til Sundswall 21. Oktober. — Skjalm Hvide, Hjørnarson, afgik fra Hull 21. Oktbr., best. til Åhus. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Cardiff 25. Oktbr., best. til Kjøbenhavn.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Gladstone, Duysen, afgik fra Falmouth 18. Oktbr. til Antwerpen. — Wilhelmine, Lauridsen, afgik fra Dublin 14. Oktbr., ankom til London 18. Oktbr. paa Slæb. — Aagot, Nørby, afgik fra Bremen 16. Oktbr., ankom til Hamburg 18. Oktbr. paa Slæb. — Casma, Svendsen, pass. Helsingør 15. Oktbr. fra Carlshamn til Liverpool. — Laura, Callesen, afg. fra Frey Bentos til Antwerpen, pass. Montevideo 3. Oktbr. — Doris Brodersen, Hansen, ank. til Glasgow 20. Oktbr. fra Kaipara.

Fanø Sønderho. Mary, Lydom, afgik 21. Oktober fra Falkenberg til Grangemouth.

Svendborg. Marie, Petersen, ank. til Havre 17. Oktbr. — Vesta, Poulsen, ankom til London 17. Oktbr. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Amsterdam 18. Oktbr. — Mercur, Lund, ankom til Leith 18. Oktbr. — Noah, Poulsen, ank. til Jersey 18. Oktbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Vestervik 18. Oktbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 18. Oktbr. — Saga, Clausen, ank. til St. Petersborg 19. Oktbr. — Lyø, Jensen, ankom til Karlskrona 19. Oktbr. — Najaden, Bentzen, ankom til Leith 21. Oktbr. — Alfrede, Wilde, ankom til Gamleby 20. Oktbr. — Sophie, Jensen, ankom til Hammeren 21. Oktbr. — Psyche, Nielsen, ankom til Newcastle 21. Oktbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Invergordon 21. Oktbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Landerneau 21. Oktober. — Clytia, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 21. Oktbr. — Ane, Jørgensen, ank. til Kongsberg 21. Oktbr. — Leif, Andersen, ankom til Tayport 21. Oktbr. — Laura, Petersen, ankom til Delfzyl 21. Oktbr. — Urda, Mikkelsen, ank. til Folkstone 23. Oktbr. — Belona, Larsen, ankom til St. Peter Guernsey 22. Oktbr. — Erik, Hoffmann, ankom til Moss 23. Oktbr.

Ærø. A. H. Friis, Rasmussen, ank. 17. Oktbr. til Nikolai-stad. — Phønix, Rasmussen, ank. 17. Oktbr. til Hudiksvall. — Laura, Jensen, afg. 22. Oktbr. fra St. Ybes til Aalborg. — Anna Maries Minde, Hansen, ankom 18. Oktober til Aarhus. — Genius, Bastrup, ank. 19. Oktbr. til Rudkjøbing. — Smart, Christensen, ankom 19. Oktbr. til Nakskov. — Christian, Eschen, ankom 18. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, afgik 21. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Rostock. — Familiens Haab, Petersen, afgik 19. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Barth. — Anna, Jakobsen, afgik 18. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Kolding. — J. Koføed, Andersen, ankom 18. Oktbr. til Ørnskjöldsvik. — Freden, Friis, ankom 19. Oktbr. til Courellesmer. — Fædrencs Minde, Christensen, ankom 17. Oktbr. til Uddevalla. — Argo, Christensen, ankom 19. Oktbr. til Carlshamn. — Skandia, Hay, ankom 20. Oktbr. til Åbo. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. 17. Oktbr. fra Sunderland til Svendborg. — Marie, Hermansen, ankom 19. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ank. 19. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Ellen Margrethe, Christoffersen, ankom 13. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Christian den IX, Lauritzen, ankom 19. Oktbr. til Kallehave. — Kirstine Jensen, Raahauge, pass. 19. Oktbr. Helsingør paa Rejse til St. Petersborg. — Anne, Schmidt ankom 20. Oktbr. til Hammerhavn. — Cathinka, Olsen, ankom 20. Oktbr. til Hammerhavn. — Ærø, Christensen, ankom 21. Oktbr. til Setubal. — Marie, Weber, ankom 21. Oktober til Pillau. — Gloria, Fabricius, ankom 20. Oktbr. til Nakskov. — Belgien, Friis, ankom 21. Oktbr. til Nørrekeping. — Vilhelmine, Jensen, afgik 19. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Rendsborg. — Vera, Hansen, er ankommen til St. Johns (Newfoundland). — Skjold, Nielsen, ankom 20. Oktbr. til Teignmouth. — Ellen, Hansen, ankom 20. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Fuglen, Petersen, ankom 21. Oktbr. til Burntisland. — Kronen, Hermansen, ank. 20. Oktbr. til Setubal. — Kiana, Christensen, ankom 21. Oktbr. til Kotka. — Atlantic, Rasmussen, ank. 22. Oktbr. til Irwine. — Christian, Eriksen, ankom 21. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Laurits, Folmer, ank. 23. Oktbr. til Svendborg. — Aurora, Pøfler, ankom 24. Oktbr. til Gravesend. — Hejmdal, Eriksen, pass. 20. Oktbr. Dover paa Rejse fra Frederiksstad til Neath. — Hebe, Clausen, var 22. Oktbr. sejlfærdig i Holbæk, bestemt til Antwerpen. — Agnes, Christensen, afgik 21. Oktbr. fra Rudkjøbing til Helsingfors. — Freya, Nielsen, ank. 22. Oktbr. til Sunderland. — Salus, Bager, ankom 24. Oktbr. til Stege. — Thekla, Fabricius, ankom 23. Oktbr. til London. — Peter, Olsen, ankom 23. Oktbr. til Halmstad. — Johanne, Hansen, ankom 23. Oktbr. til Langesund. — Fred, Friis, er afgaaet fra Marthagan til Falmouth. — Karen, Bager,

ankom 24. Oktbr. til Aarhus. — Thea, Friis, ankom 24. Oktbr. til Gibraltar fra Labrador. — Ellen, Lauritzen, ank. 24. Oktbr. til Sundsvall. — Forældres Minde, Christensen, ankom 22. Oktbr. til Dysart. — Eos, Christensen, pass. 23. Oktbr. Ushant paa Rejse til Concarneau.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal ligger Vraget af en sunken Brig ved S.-Siden af Kanalens N.-lige Løb, paa NØ.-Siden af Langholm. Der er kun 3 Fod Vand over Vraget. Det er afmærket med en grøn Vragtønde.

Kattegat. Fyrskibet „Anholt-Knob“. Den 1ste Januar 1905 forandres Taagesignalet i Fyrskibet „Anholt-Knob“ saaledes, at Sirenen hver 1 Minut giver To-Stød, hvert Støds Varighed c. 3 Sekunder.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Vasa Distrikt. Maksmo Bodö Et Farvand med 18 Fod Vand er afmærket fra Hovedløbet ved Vesterö Holme mellem Ytteruddskär og Stubben Lodsplads til Maksmo Bodö Ladeplads. 63° 22' N. Br. 21° 57' Ø. Lgd. til 63° 15' N. Br. 21° 56' Ø. Lgd.

Ved Ytteruddskär Lodsplads er Farvandet fra Kaiskenkari till Grillskär og ligeledes Farvandet fra Ytter Ledstensgrund N. om Truthällan till Grillskär blevet undersøgt og afmærket. Mindste Dybde: 13 Fod. Afmærkningen i det gamle Farvand fra Ledstenarne S. om Truthällan bibeholdes. 63° 21' N. Br. 21° 42' Ø. Lgd. til 63° 18' N. Br. 21° 37' Ø. Lgd.

Åland Skærgaard. Finnbo Lodsplads. Ved Finnbo Lodsplads er følgende Grunde afmærket saaledes:

Käringgrynnan med 6 Fod Vand, paa N.-Siden med en hvid Stage med en sort, nedadvendt Kost. 60° 19' 25" N. Br. 19° 34' 50" Ø. Lgd. Torskgrund, et Rev, der gear c. 1 Kbl. S. ud fra Torskgrundet S.-Pynt, paa S.-Enden med en rød Stage med rød Kost. 60° 19' 36" N. Br. 19° 34' 50" Ø. Lgd. Torskgrund med 6 Fod Vand, 1/2 Kbl. V. t. N. fra Torskgrundet N.-Pynt, paa V.-Siden med en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 19' 50" N. Br. 19° 34' 45" Ø. Lgd. Stagerne staar i c. 14 Fod Vand.

Tyskland. Flensborg Fjord. Falshöft. Paa Falshöft, ved S.-Siden af Indløbet til Flensborg Fjord, er der Lods-Station.

Als. N. Holsts-Flak. Indtil Udgangen af November 1904 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak, hvor der er udlagt Skiver, som om Natten er belyst. Skibet, hvorfra der skydes, fører rød Stander paa Fortoppen, og om Natten 3 røde Lanterner, og viser elektriske Søgelys.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordsøen. Den 13de Oktober. NV. for Helgoland. 54° 25' N. Br. 6° 55' Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Holland. Zuiderzee. Wieringen. Wieringen lave Fyr, ved Wierhoofd SØ. for Westerland, er flyttet c. 25 Alen NØ. t. Ø. hen. Fyrerne overet leder nu i en Del af Sloot til Stump-tønde Nr. 4. Flammens Højde: 28 Fod. 52° 53' N. Br. 4° 56' Ø. Lgd.

Scheveningen. Den 1ste November 1904 forandres det røde, faste Fyr paa Hovedet af Scheveningen Pier med et hvidt, fast Fyr. 52° 7' N. Br. 4° 16' Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur. I Scheur er i 16 Fod Vand udlagt en Stump-tønde Nr. 8 a. 51° 54' 57" N. Br. 4° 14' 38" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Keeten. I Keeten, Ø. for Vianen Havn, er i 16 Fod Vand udlagt en Stump-tønde Nr. 4 a. 51° 36' 48" N. Br. 4° 2' 8" Ø. Lgd.

Wester Schelde. Walsoorden. Paa Walsoorden Oude Hoofd Hoved er atter opført en Baake med Ballon. Fra Baaken vises et hvidt, fast Fyr, der dog endnu kun brænder til Forsøg. Det er strengt forbudt at sejle over den under Vandet værende Del af Dæmningen, hvorover Tovene til Fyrets Betjening gaar. 51° 23' 40" N. Br. 4° 2' 4" Ø. Lgd.

Nauw van Bat og Schaar van Waarde. I Nauw van Bat er Stump-tønde Nr. 43 flyttet til 51° 23' 22" N. Br. 4° 10' 19" Ø. Lgd. i 20 Fod Vand. I Schaar van Waarde er Spidstønde Nr. 3 flyttet til 51° 23' 40" N. Br. 4° 6' 54" Ø. Lgd. i 17 Fod Vand.

Frankrig. Fyrskibet „Dyck“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

England. Themsen. Sea Reach. East Swin. I East Swin er Sejlskibet „Hope“ sunket, en Mast er 5 Fod over Vandet. En grøn Vragtønde er i 38 Fod Vand udlagt S. for Vraget, 1, Kml. N. 24° Ø. fra Whitaker Spit Lystønde. 50° 41' N. Br. 1° 9' Ø. Lgd.

Vraget af Bugserbaaden „White Rose“, der laa sunket i Sea Reach, 5 Kbl. S. 39° V. fra Southend Pier, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. Fyret paa Molen Carnot i Boulogne ydre Havn er et Fyr med En-Formørkelser hver 8 S., Lys 4 S., Mørke 4 S.

Seine. Marais Vernier. Marais Vernier Fyr brænder nu permanent og vises fra en Jærnpæl bagved Seine ny S.-Dæmning. Flammens Højde: 22 Fod. 49° 28' 9" N. Br. 0° 27' 45" Ø. Lgd.

Guernsey. Les Hanois. Omtrent den 5te April 1905 forandres Les Hanois røde Blinkfyr og samtidig forøges dets Lysævne. Iøvrigt bliver Fyret utforandret. 49° 26' N. Br. 2° 42' V. Lgd.

England V.-Kyst. Holyhead Bay. Skerries. Skerries Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyr, der hver 10 S. viser To-Lyn. Lyn 1/4 S., Mørke 2 S., Lyn 1/4 S., Mørke 7/8 S. Flammens Højde: 116 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Fyret er ikke mere formørket over Carmel Head.

Det røde, faste Bifyr er ombyttet med et nyt, rødt, fast Fyr, der vises fra samme Taarn og lyser fra N. 74° Ø. til N. 51° Ø. Flammens Højde: 84 Fod. Synsvidden: 16 Kml.

Irland V.-Kyst. Shannon. Tail of Beal Barre. En rød Spidstønde, mærket „Tail of Bar“, er i 21 Fv. Vand udlagt ud for Tail of Beal Barre, fra Kilcradan Head Fyr i S. 74° Ø., 11, Kbl. og fra Ballyunion Point i N. 4° Ø. 52° 34' N. Br. 9° 40' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Plateau de la Platresse. Paa Baaken „Platresse NE.“ er nu tændt et grønt, fast Fyr til Forsøg. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 3 Kml.

Rochebonne. La Congrèe. Arbejderne paa La Congrèe er instillet for iaar. Afmærkningen og Arbejdsfartøjerne er derfor inddraget.

Spanien N.-Kyst. Higer Red. Paa Higer Red er tændt to grønne, faste Fyr, der holdt overet leder i det dybeste Vand over Barren i Floden Bidassoa. De vises fra Pæle, som staar 125 Alen fra hinanden. Fyrerne lyser over c. 120° Flammens Højde: 32 og 22 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 42° 22' N. Br. 1° 48' V. Lgd.

Pasajes Havn. Paa Grunden Micanao, ved Indløbet til Pasajes Havn, er der nu 25 Fod Vand ved Lavvande.

Spanien V.-Kyst. Santa Eugenia Bugt. Paa Ankerpladsen i Santa Eugenia Bugt, midt for Coroso Kysten, 3 Kbl. fra Land, er fundet en lille Grund med 5 Fod mindre Vand end uden om den.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Annapolis Harbor. I Annapolis Harbor er Channel Spirtønde Nr. 18 flyttet 1/8 Kml. S. hen i 29 Fod Vand, fra Carrs Point i S. 70° V. og fra Horn Point i N. 18° Ø.

Chesapeake Bay. Little Choptank River. Casson Shoal. En sort Spirtønde Nr. 5 er i 14 Fod Vand udlagt ved S.-Enden af Casson Shoal, der strækker sig ud fra Casson Island S.-Pynt, fra Hoopers Point Ø.-Kant i N. 48° Ø. og fra Casson Island S.-Pynt i S. 13° Ø.

Virginia. Hampton Roads. Newport News Middle Ground. En sort og hvid lodret stribet Stump-tønde, Fairway Lower Tønde, er i 29 Fod Vand udlagt i Løbet 1/4 Kml. S. 83° Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr og i S. 37° V. fra Old Point Comfort Fyr. Newport News Middle Ground East End og Newport News Middle Ground West End rød og sort vandret stribede Spidstønder er permanent ombyttet med Spirtønder.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Golfo di Napoli. Sorrento. Vraget, der var sunket tæt VNV. for det grønne Fyr paa Sorrento Havns Molehoved, er borttaget.

Malta. Marsa Musciet. Tigne Point. Den 1ste November 1904 flyttes Tigne Point to hvide, faste Fyr 100 Alen S. 58° V. hen til et nyt Taarn. Flammens Højde: 78 og 63 Fod. Synsvidden: 4 Km. Fyrene er formærket NV. for N. 39° Ø. 35° 54' N. Br. 14° 30' Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Spalato. Zirona Grande. Hochgrund SØ. Paa Hochgrund, hvorpaa der er 11 Fv. Vand, 3 Kbl. SØ. for Pynt Starica paa Øen Zirona Grande S.-Kyst, er muligvis kun 9 Fod Vand paa enkelte Steder.

Rusland. Azovske Hav. Taganrok. Vraget af „Negropont Nr. 2“, der laa sunket 7. Km. N. 17° V. fra Szalnitisk Kirke, er uskadeligt. Afmærkningen er inddragen.

Algier. Gueydon eller Azeffoun. Gueydon Fyr lyser over 215' over Søen. Flammens Højde: 22 Fod. 19 Fod høj Jærnpæl.

Det gamle, hvide Fyr i Baie de Mers el Farm SØ-Hjørne er slukket.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Oktober 1904. — Den britiske Handel og Udlandets Tonnage. — Tysk Søretssag. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fragtmarkedet. — Literatur. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.
 WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
 ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
 BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.
 Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
 also Rough and Machined Forgings.
 Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to Genera. Engineering Work.
 Telegrams: „NEWS. WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Okt. 1904.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		77 ¹ / ₂	78
Danmark		71 ¹ / ₂	72
Norden.....		90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
Kjøbenhavn		71	71 ¹ / ₂
Carl.....	77 ¹ / ₄	77	77 ¹ / ₄
Dannebrog		79 ¹ / ₂	80 ¹ / ₂
Skjold.....	60 ¹ / ₄	60	60 ¹ / ₄
Urania.....		18	19
Union.....	80 ¹ / ₄	79 ³ / ₄	80 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		81 ¹ / ₂	82 ¹ / ₂
Østasiatiske		86 ³ / ₄	87
Østersøen		87 ¹ / ₂	92
Nordsøen		28 ¹ / ₂	29 ¹ / ₂
Vesterhavet		97	102
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		58	62
Inga.....		—	—
Hejmdal		97	100
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		99	101
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.....		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kredtforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98	99
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4% — — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4% — — — 1. — ..		97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4% — — — 7 —		93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		90	92
Aktier.			
Nationalbank		139 ³ / ₄	140
Privatbank	118 ¹ / ₄	118	118 ¹ / ₂
Landmandsbank	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Handelsbank	126 ³ / ₄	126 ³ / ₄	127
Grundejerbank		115	115 ¹ / ₂
Burm. & Wain	96 ³ / ₄	—97	96 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		89	91
Sukkerfabr.	153	153	153 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	130 ¹ / ₄	—130	129 ³ / ₄

Vekselkursør d. 26. Oktober 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.14	18.11
Paris.....	72.35	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Oktober 1904.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	92.75
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.60
5% Mexikanske 1899.....	102.00
5% Rumænske Stats.....	100.20
4% — — 1890	89.30

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

„Foren. Dampskibs.“ 2,000, „Norden“ 12,000, „Skjold“ 22,000, „Urania“ 20,000, „Kbhvn“ 12,000, „Dannebrog“ 10,000, „Carl“ 24,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Danmark“ 8,000, „Union“ 2,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: "DRYDOCKS", BLYTH.

Skibe til Salg.

En Skonnert 2 Aar 140 Tons d. w. 17,500 Kr.
En Skonnert 14 Aar 80 Tons d. w. 7,500 Kr.
En Galease, ældre 50 Tons d. w. 1,750 Kr.
Desuden mange andre Skibe til Salg.

Aage Bruhn
Havnegade 47 A, Kjøbenhavn K.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegr.-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegr.-Adresse: Telefon Nr.
Ved Stranden 2. Kongelige Søassurance. 124.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: "ENTRANCE, CARDIFF".

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Chan-
nel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accom-
modated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac *.
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira.
3 " " " rød Portvin,
anbefales til d'hr. Skibskaptjener
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 10 Kr. pr. Kasse.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads
Skibsbyggeri. Træskæreri.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

LANDMANDSBANKEN

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

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.



Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**ENGELHARDTS
COLLAPSIBLE LIFE-BOAT**

den eneste eksisterende Redningsbaad, som er absolut synkefri, selv om den er overfyldt med Mennesker. De forenede Staters Tilsyn med Dampfartøjer indrømmer til Eks. en 20 Fods Baad Bæreevne til 30 Mennesker imod 18 for en almindelig Redningsbaad af samme Størrelse. Naar den er slaaet sammen, indtager den mindre end en Tredjedel af den Plads, som en almindelig Redningsbaad indtager. Den behøver ikke at slaas ud, før den sættes over Bord. Alle Søkyndige i de forenede Stater og Evropa erklærer den for at være den bedste sammenklappelige Redningsbaad. der eksisterer. Forlang nærmere Oplysninger fra



26 Fods Baad, ikke udslaaet. Laster 8,500 lbs.

Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Telefoner: Kontor 3449, Værftet Hellerup 141.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. November 1904.

11. Aarg.

WHISKY

fra JOHN CRABBIE & Co., Ltd., Leith, er Nutidens fineste Mærke.

ALBERT B. COHN

10, St. Annæplads 10. Telefon 3283.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21

KREFELDERS
SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTAAL
FERD. & A. SCHMAHL · KJØBENHAVN



Forlang altid

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Composition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere,

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

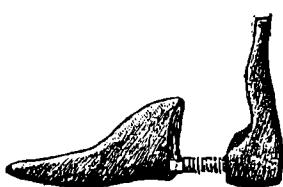
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske Støvleblok „MONOPOL“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:
Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc. To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND, ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS, BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS, also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udfører Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver af de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 3. November 1904.

Vor Omtale i Bladet for d. 20. f. M. af Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring sluttede vi med disse Ord: „Skal Skibsfarten nu bære en ny og stor Byrde, saa tør man anse det for en Selvfølge, at Forslaget herom vil blive efterfulgt af Forslag, der tilsigter at gennemføre Lettelser for den i andre Henseender.“ Disse Ord har hurtigt fundet Bekræftelse, idet Regeringen, som meddelt i vort sidste Nummer, i Folketinget har fremsat Forslag til Lov om Nedsættelse af Konsulatafgiften til lidt under det halve af dens nuværende Beløb for Dampskibe og det halve for Sejlskibe. Det er herved konstateret, at den yderste Tidsfrist for de længe ventede Foranstaltninger til Lettelse for vor Skibsfart ogsaa af Regeringen vilde være anset for overskreden, om Forslag i denne Retning ikke var fremkomne samtidig med Lovforslaget om Ulykkesforsikring. Dette vil i hvert Fald bevirke, at Skibsfarten med noget mindre Betænkelighed vil imødesee de Byrder, det sidst nævnte Forslag vil paalægge den.

Lovforslaget om Konsulatafgiftens Nedsættelse vil iøvrigt fra Skibsfartens Side blive modtaget med blandede Følelser. Man har jo fremført to Indvendinger mod denne Afgift: den ene, at den for Skibsfarten er en stor og trykkende Byrde, den anden, at det overhovedet er uretfærdigt at paalægge Skibsfarten en fast Afgift til en Institution, der varetager vort hele Næringslivs Interesser, og som derfor bør opretholdes ved Statens Midler. Naar man nu foreslaar Afgiften nedsat med omtrent dens halve Beløb, saa er det indlysende, at Byrden for Skibsfarten lettes, og dette kan denne naturligvis kun glæde sig over. Men naar der paa den anden Side opretholdes en fast Konsulatafgift for Skibsfarten, bliver en Del af Uretfærdigheden jo tilbage, og Skibsfarten har da fremdeles Grund til at beklage sig. Forslaget er en halv Foranstaltning, og som alle saadanne er det utilfredsstillende. Af de Bemærkninger, der ledsager det, og som vi gengiver omstaaende, vil man se, at ogsaa Regeringen anser det for en saadan, idet kun Hensynet til Statskassen hindrer den i at foreslaa den hele Konsulatafgift ophævet. Nu forekommer det os unægtelig, at naar det af Staten anerkendes, baade at Skibsfarten trænger til den Lettelse, som Afgiftens fuldstændige Ophævelse vilde betegne, og at den har et gyldigt Krav herpaa, saa maatte Staten kunne finde Udvej til ogsaa at undvære de c. 160,000 Kr., som Skibsfarten fremdeles skal udrede. Der vilde da være tilvejebragt en Løsning, der ikke alene var tilfredsstillende for Skibsfarten, men i Virkeligheden ogsaa for Staten, der da havde taget det Skridt helt ud, som dog før eller senere maa tages, og derved ydet en Hjælp til en af vore Hovednæringsveje, som iøvrigt stiller saa særdeles beskedne Fordringer til Staten.

Imidlertid — Lovforslaget kan jo ikke nægtes at være et Skridt i den rigtige Retning, og i hvert Fald: Skibsfarten er jo vænnet til Taalmodighed. Det faar man et levende Indtryk af ved at gennemlæse de Bilag, der ledsager Lovforslaget. I dem gengives en nu seks Aar gammel Skrivelse fra Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der slutter med Ønsket om at se Spørgsmaalet om Konsulatafgifterne behandlet i den da (i Oktober 1898) lige

paabegyndte Rigsdagssamling. Dette maa unægtelig nu siges at have været et af de saakaldte „fromme“ Ønsker, thi et halvt Aar efter blev Sagen henlagt i „Søfartskommissionen“, hvorfra den i uforandret Skikkelse først opstod i Fjor Foraar, for altsaa omsider nu at træde frem i Form af et Lovforslag. Vi ønsker dette en let og hurtig Gang gennem Rigsdagen, og vi haaber, at den Interesse for vor Skibsfart, som det er et Udtryk for, og som denne fuldt ud anerkender, indenfor et rimeligt Tidsforløb maa give sig et nyt Udslag ved Forslag til Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse.

Det Overfald, som den russiske Østersøeskadre har udøvet paa engelske Fiskere i Nordsøen, giver ret naturligt Anledning til alvorlige Bekymringer. Vi sigter hermed ikke til de rent politiske Forviklinger, idet disse, hvor alvorlige de end ellers kan være, dog kun kan interessere Søfarten gennem deres Konsekvenser, men derimod til den direkte foreliggende Situation og dens Forhold til Skibsfarten i Almindelighed. I denne Forbindelse møder man atter og atter det Spørgsmaal: Hvad Sikkerhed er der paa Søen for Skib, Fragt og Ladning efter dette?

Man vidste jo nok, at det til Tider kunde være en betænkelig Sag at møde Krigsskibe i Søen, navnlig naar disse sejlede i Eskadre, fordi visse Domme, der er faldne i Sammenstødssager mellem Krigsskibe og Handelsskibe, har ladet formode, at de førstnævnte ikke altid behandles i direkte Overensstemmelse med de internationale Søvejsregler. Det engelske Board of Trade har da ogsaa i sin Tid udstedt en formelig Advarsel til Handelsskibe mod at nærme sig Krigsskibe, der sejler i Eskadre, om der end tillige i det engelske Parlament er fremkommet en Regeringstilkendegivelse for, at Krigsskibe er undergivet Søvejsreglerne lige saa vel som alle andre Skibe. Men nogen anden Fare for den internationale Skibsfart mente man dog ikke, at Krigsskibene rummede.

Den nu herskende Krig har imidlertid aabnet Skibsfartens Øjne for hidtil ukendt, ja vel endog uanet, Fare og Risiko af forskellig Art. Vi skal saaledes blot nævne de drivende Miner, der en Tid lang gjorde enkelte af de østasiatiske Farvande usikre, og de talrige Opbringelser, der har fundet Sted paa Trods af al Lov og Ret. Nu sidst har vi altsaa set, at en engelsk Fiskerflaade og som det synes tillige baade svenske og norske Skibe, der forfulgte deres lovlige Erhverv, er blevet gjort til Genstand for Angreb fra en af de krigsførende Magters Side. Stort flere af disse for Skibsfarten saa pinlige Overraskelser kan Krigen dog vistnok ikke byde, og der er vel saaledes Grund til at antage, at ingen yderligere Forværring af Forholdene vil finde Sted, men det er kun en meget ringe Trøst, der er at finde deri, at Forholdene ikke godt kan tænkes daarligere, end de for Tiden er. Selve Konflikten mellem England og Rusland synes jo nu, at dømme efter de sidste Efterretninger, at skulle blive bilagt ad den fredeligst mulige Vej, nemlig ved Voldgift, men hvilken Garanti faar man for, at saadanne Tilfælde ikke gentager sig? Det er af dette Spørgsmaals Besvarelse, at det i Virkeligheden afhænger, hvorledes Skibsfartens Stilling videre vil blive, saa længe Krigen vedvarer, og man maa her haabe, at det maa lykkes England paa den ene eller den anden Maade at skaffe rolige Forhold til Veje for den internationale Skibsfart.

S/S. „Allanton“ Sagen. Som det allerede gennem Dagspressen vil være „Dansk Søfartstidendes“ Læsere bekendt, har Appelretten i St. Petersborg frigivet S/S. „Allanton“, der ved Priseretten i Wladivostock var prisedømt (se „Dansk Søfartstidende“ Nr. 32). Samtidig har dog Retten udtalt, at Skibets Opbringelse, dets Indbrin-

gelse til Wladivostock og dets langvarige Ophold der har været fuldt berettiget. Indtil der foreligger en nærmere Redegørelse for de Præmisser, hvorpaa Dommen er bygget, er det ikke muligt at danne sig nogen Mening om, hvorledes dette Forbehold skal forklares. Efter hvad der hidtil foreligger oplyst, havde S/S. „Allanton“ ved Opbringelsen sine Papirer i fuldstændig Orden, og der ses ikke at have foreligget noget som helst mistænkeligt, der kunde begrunde Opbringelsen. Selvfølgelig er Sagen heller ikke afsluttet hermed, idet den engelske Regering under alle Omstændigheder vil kræve Opholdet og Tabet derved erstattet. Hvad der navnlig har Interesse er, om Frifindelsen grundes paa, at S/S. „Allanton“ ikke blev grebet paa fersk Gerning, altsaa paa Rejsen med Krigskontrabande, men først paa en senere Rejse, eller om der maaske er lagt Vægt paa, at Rederne i al Fald var bona fide, da Skibet tiltraadte Rejsen med Wales Kul til Saseho. Det er dette, der har den største Interesse, men derom kan altsaa for Tiden intet siges med Sikkerhed.

Mæglere og Fragter i Königsberg. I „Der Küstenschiffer“ for Juli 1904 skriver en Indsender, at der blandt de tyske Skibsførere i flere Aar har hersket stor Utilfredshed med Mæglerfirmaet Gust. Moeller & Prentice's Handlemaade overfor Skibsførere og Redere. Nævnte Firma overtager nemlig de for Haanden værende og tilkommende Fragter til lave Rater for egen Regning, og udbyder derefter disse Fragter til Skipperne til endnu lavere Rater, hvorved de paa Skibenes Bekostning gør sig en for Mæglere aldeles ulovlig Ekstrafortjeneste ud over deres lovlige Kurtager, ligesom de derved hæmmer den fri Konkurrence i Fragtmarkedet. Sidste Vinter, tilføjes der, lykkedes det os at gøre det af med Vægtgarantien, mon det derfor ikke ogsaa skulde lykkes os at komme ovennævnte uheldige Forhold til Livs, naar vi arbejder sammen med de udenlandske Førere. Der er tilstrækkelig Tid til at ordne Forholdene inden næste Foraar, og et Forsøg i den Retning bør derfor gøres. I Hamburg er Forretninger af lignende Art bleven stanset, efter at Mæglerne, under betydelige Bøder, indbyrdes har forpligtet sig til ikke at overtage nogen Ladning til Befragtning for egen Regning.

Til yderligere Oplysning tjener, at der ogsaa blandt Skibsmæglerne i Königsberg har været Forslag oppe om, under Konventionalstraffe at forpligte sig til ikke at overtage nogen Ladning. Forslaget strandede imidlertid, fordi netop det ovenfor nævnte Firma vægrede sig ved at gaa ind derpaa. Det vilde utvivlsomt være gavnligt, om vore Smaaskibe i denne Sag handlede i Overensstemmelse med de tyske.

De engelske Havneautoriteter i Methil har d. 24. Oktober beslaglagt Aalborgdamperen „Henning“ som Pant for et Beløb paa 81,000 Kr., som det har kostet at bortfjerne Vraget af „Knud“, tilhørende samme Selskab, og som sank i Tynefloden forrige Aar. „Aalborg Dampskibsselskab“ har for at faa „Henning“ fri maattet deponere 90,000 Kr., og Skibet er derefter afgaaet fra Methil.

„Aalborg Amtst.“ har i denne Anledning henvendt sig til Dampskibsselskabets Formand, Konsul Strøberg, der har meddelt følgende Oplysninger:

Straks efter „Knud“'s Forlis rettede Havneautoriteterne i England en Anmodning til Assurandørerne om at bortfjerne Vraget. De svarede afvisende, og der gik saa 3 Fjerdingaar. Imens lod Englænderne selv Vraget sprænge bort, og en skøn Dag fik vi en Regning paa 81,000 Kr. Vi kunde imidlertid ikke indlade os paa at betale dette Beløb; vi protesterede, og nu et halvt Aar efter kommer Beslaglæggelsen af „Henning“ som et Lyn. Naturligvis maatte vi have vort Skib frit og deponerede derfor Pengene, men det vil jo paa ingen Maade sige, at vi taber dem. Nu skal Havneautoriteterne i England

anlægge Proces mod Dampskibsselskabet, og herunder vil vi naturligvis protestere mod Beslaglæggelsen og gøre Ansvar gældende herfor. Det er endnu ikke hændet i Søfartens Historie, at en Beslaglæggelse som denne har fundet Sted, og da det er et overmaade vigtigt Principspørgsmaal, det drejer sig om, er der i Øjeblikket al Udsigt til, at „Nordisk Skibsrederforening“ i Kristiania vil overtage Processens Førelse. Denne Forening har indhentet saadanne Oplysninger hos fremragende engelske Jurister, at der er al Udsigt til, at Sagen kan vindes. Størsteparten af de 81,000 Kr. er gaaet med til Afmærkning af „Knud“'s Vrag, og disse Udgifter menes i alle Tilfælde at være Rederiet uvedkommende.

Beslaglæggelsen af „Henning“ gik for sig paa den Maade, at flere vigtige Maskindele borttoges.

Forhyringsforhold i Østasien. I Skrivelse til Norges Handelsdepartement af 3. September har det norske Generalkonsulat i Shanghai henledet Opmærksomheden paa, at det under de for Haanden værende Omstændigheder er praktisk talt umuligt i østasiatiske Havne at skaffe Sømænd, der paa en eller anden Maade har mistet deres Tjeneste, ny Hyre eller andet Arbejde, og at der i de forskellige Havnebyer gaar en stor Mængde Sømænd uden Beskæftigelse. Da der paa disse fjærne Steder ikke er noget organiseret Fattigvæsen, er Sømændene saaledes henvist til den private Godgørenhed, og naar denne ikke magter at yde den nødvendige Hjælp, kommer Sømændene i den yderste Nød.

Under disse Omstændigheder maa Søfolk advares mod at forhyre sig paa saadanne Vilkaar, at de kan afmønstres i østasiatisk Havn. (Norges Sjøfartst.)

Oprettelse af en Stormvarsel-Station i Kjøbenhavn. Marineministeriet meddeler, under Henvisning til tidligere Meddelelse om Stormvarsel-Stationer, at der d. 15. November d. A. vil blive oprettet en Stormvarsel-Station i Kjøbenhavn. Stormvarslerne vises fra en paa Orlogsværftets gamle Kran anbragt Mast. Opslagskassen til Vejrkort m. m. vil blive anbragt ved Gitterporten foran det meteorologiske Institut.

Vor Landsmand, Kaptajn H. O. Nielsen, der fører en af Red Star Line's Dampere, „Haverford“, reddede d. 19. April d. A. paa en Rejse fra Liverpool til Fildelfia Besætningen paa en fransk Brig „Union“.

I denne Anledning har den franske Regering gennem sin Konsul i Liverpool fornylig ladet overrække Kapt. Nielsen en smuk Bronzevase i klassisk Form, bærende følgende Indskrift paa fransk: Kapt. H. O. Nielsen S/S. „Haverford“, som Erkendtlighed for at have frelst 28 Sømænd, udgørende den franske Brig „Unions“ Besætning, og for den Omhu med hvilken han tog sig af dem i April 1904.“

Fra Fanø skrives der til os:

Barskibet „Emilie“ af Fanø, Kaptajn Becker, er i Følge Telegram fra Punta Arenas d. 30. Oktober indkommen dertil. Kaptajnen og 2den Styrmand er under Vejs afgaaet ved Døden. Skibet, der har lidt Søskade, saasom Tabet af Roret og anden oven Bords Skade, er paa Rejsen fra Sydhavsøerne til Evropa.

Negligence Klausuler.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirk.)

En Reder, som er Medlem af Foreningen, har sendt os Afskrift af en Dom, afsagt ved Tribunalen i Antwerpen,

angaaende et af ham bestyret Dampskib, der blev dømt til at betale Erstatning for noget Korn, som ved Losningen i Antwerpen befandtes at være beskadiget af Vand.

Vedkommende Reder ønsker Dommen offentliggjort, fordi han anser den for urimelig, og tilføjer, at dette er saa aabenbart, at det næppe er nødvendigt at gøre nogen Kommentar til Dommen, idet denne vil tale for sig selv. Vi imødekommer gerne dette Ønske, idet vi dog skal tilføje, at Grunden hertil er den, at vi finder Dommen lærerig og interessant, hvorimod vi ingenlunde kan være enige med Indsenderen i, at den skulde være urigtig, og endnu mindre i, at den skulde være urimelig. Vi finder den tvertimod baade rigtig og rimelig, hvilket vi nedenfor nærmere skal gøre Rede for, men forinden skal vi kortelig omtale, hvad det drejer sig om.

Skibet kom til Antwerpen med en Ladning Korn, og det viste sig ved Losningen, at en Del af Kornet var beskadiget af Vand. Nogen Tvist om, hvorledes denne Skade er opstaaet, synes der ikke at have været, idet en Undersøgelse viste, at den skyldtes den Omstændighed, at Vandet var trængt ud fra Ferskvandstanken, som en Følge af at Laaget paa denne Tank ikke havde været ordentligt fastskruet.

I sine Domspræmisser citerer Tribunalen følgende Negligence Klausul i Certepartiet:

„The Master, Owner or Agent of the vessel shall „not be responsible for any loss or injury to the said „goods occurring from and from the admission of water into the vessel by any cause and „whether for the purpose of extinguishing fire or for „any other purpose and whether occurring previously „or subsequently to the vessel's sailing; whether any „of the perils, causes or things above mentioned, or „the loss or injury arising therefrom, be occasioned „by or from any act or omission, negligence, default „or error in judgment of the pilot, master, mariners, „engineers, stevedores or other persons in the service „of the shipowners“

og udtaler herom følgende:

„Det nytter ikke Indstævnte at paastaa, at han saaledes er befriet for Ansvar for Skade, der opstaaer ved, at Vand faar Adgang til Skibet (admission de l'eau dans le navire) uden Hensyn til Aarsagen, selv om f. Eks. det sker i den Hensigt at slukke udbrudt Ild eller i hvilken som helst anden Hensigt, og hvad enten Skaden opstaaer før eller efter Skibets Afgang. Benyttelsen af det engelske Ord admission og selve den citerede Klausuls Tekst viser nemlig, at det drejer sig om Vand, som med Forsæt gives Adgang til Skibet som en Følge af hvilken som helst Aarsag og i hvilken som helst Hensigt, hvorom der imidlertid ikke er Tale i den foreliggende Sag.

Det nyter heller ikke Indstævnte at paastaa, at den ovenfor citerede Klausul frier ham i alle Tilfælde, hvor Skaden er foranlediget ved Fejl af Kaptajnen eller andre, der staar i Rederiets Tjeneste; thi denne Klausul betyder aabenbart alene, at Indstævnte ikke skal være ansvarlig for Fejl, som har foraarsaget en af de Skader, der er opregnede ovenfor, og iblandt disse Skader omtales kun frivillig Indladen af Vand i Skibet, medens i nærværende Tilfælde noget saadant ikke foreligger.“

Saaledes er altsaa i Korthed denne Doms Motivering, i hvilken vi i det store og hele maa erklære os enige. Udgangspunktet maa være det, at Lovens almindelige Regel lægger Ansvaret for saadan Skade paa Rederiet, som derfor, naar det vil fri sig fra dette Ansvar, maa gøre det ved Klausuler, som intet lader tilbage at ønske i Retning af Tydelighed. For at opnaa dette gaar Rederne i Reglen den Vej, at de indfører i Dokumenterne overmaade ordrige og vidtløftige Negligence Klausuler i

den Tro, at jo mere de tager med, destomere indskrænker de samtidig det Ansvar, som ellers i Følge Lovene vil paahvile dem. Erfaringen viser imidlertid det modsatte, saaledes at man snarere kan sige, at for hver ny speciel Undtagelse i det almindelige Ansvar, som Rederiet opregner eksempelvis, giver det sig selv en Blottelse, som enhver Domstol hellere end gerne benytter. Saaledes ogsaa i det foreliggende Tilfælde. Rederiet har vel garderet sig mod Ansvar for saadan Skade paa Lasten, som skyldes Skødesløshed fra Besætningens Side, men i Stedet for at udtrykke dette ved en almindelig Klausul om, at Rederiet intet Ansvar skulde have for nogen som helst Skade paa Lasten, der foraarsages ved Skødesløshed fra Besætningens Side, har det nævnt enkelte specielle Eksempler og derved, stik imod Hensigten, begrænset sin Frihed for Ansvar til saadanne Tilfælde, hvor Skaden skyldes en af de udtrykkelige nævnte Aarsager. Blandt disse var „admission of water into the vessel“, en Klausul, der aabenbart er bleven indført, fordi man af Erfaring er blevet belært om, at Forsømmelser med at lukke Ventiler og deslige er en hyppig Aarsag til Skade paa Lasten.

Efter vor Formening er Tribunalens Fortolkning af Ordet „admission“ i den foreliggende Forbindelse korrekt. Det ses ganske tydeligt af de efterfølgende Ord „whether for the purpose of extinguishing fire or for any other purpose“ — det skal altsaa være med Hensigt, at Vandet gives Adgang, hvilket ikke er Tilfældet, naar det strømmer ud af en Tank, hvis Laag ikke er ordentlig fastskruet. Til Overflod kunde Tribunalen have henvist til Ordene „into the vessel“, som viser, at der er tænkt paa Vand, som ledes ind i Skibet udefra, og ikke paa Vand, der alt er i Skibet, nemlig i Ferskvandstanken, og derfra baner sig Vej til Lasten. Man vil saaledes se, hvor overordentlig uheldig denne Klausul er blevet formuleret, skønt dens Mening aabenbart har været at skaffe Rederiet et yderligere Værn mod Ansvar for Skade paa Lasten. Havde der blot staaet, at Rederiet skulde være uden Ansvar „for any loss (of) or injuries to the said goods, whether occurring previously or subsequently to the vessel's sailing and even when occasioned by or from any act or omission, negligence, default etc.“, vilde Ladningsejerne aabenbart ikke kunde have kommet Rederiet til Livs.

Tab af Menneskeliv til Søs.

Der er, i Følge „Shipp. Gaz.“, fornylig udkommet et statistisk Arbejde over det Tab af Menneskeliv, der har fundet Sted i det sidst forløbne Aar i søgaaende britiske Handelsskibe. En Statistik af denne Art er nødvendigvis af en noget foranderlig Natur, fordi mange forskelligartede Omstændigheder faar Indflydelse paa det Antal Menneskeliv, som Havet aarlig kræver. Det sidste Aars Tal er imidlertid tilfredsstillende, idet de i Lighed med de to foregaaende Aar betegner en Fremgang.

Tager man det Antal Menneskeliv, der i 1903 er gaaet tabt ved Forlis og ved Drukning paa Søen eller i Floder og Havne, saa har Forholdet været som 1 til 232 af det Antal, der i det nævnte Aar var beskæftiget med Søfart. For 1902 var det 1 til 247 og for 1901 1 til 215, medens det for Perioden fra 1891 til 1900, begge Aar medregnede, varierede fra 1 til 130 til 1 til 189. Det løbende Tiaar er saaledes begyndt en Del bedre end det forrige.

De anførte Tal angaar baade Dampere og Sejlskibe, men det fremgaar med stor Tydelighed af Beretningen, at Damperne afgiver den største Garanti for Sikkerhed. Sidste Aar mistede 1 af hver 85 Sejlskibssøfolk Livet

ved Forlis eller Drukning; for Dampere var Forholdet som 1 til 332.

Dette sidstnævnte Tal er kun blevet overtruffet en Gang i Løbet af de sidste 15 Aar, hvorimod det tilsvarende Tal for Sejlskibe i 1903 er blevet overtruffet fire Gange i Løbet af den samme Periode. Alt i alt synes man at komme Virkeligheden meget nær ved at antage, at Dampskibe byder Sikkerhed i stedse højere Grad, medens man med Hensyn til Sejlskibe ikke tør forudsætte nogen tiltagende Sikkerhed.

Hvis man medregner de Menneskeliv, der gaar tabt ved andre Arter af Ulykkestilfælde end Forlis og Drukning, bliver Forholdet for 1903 som 1 til 188, hvad der er bedre end noget andet Aar blandt de sidste 15 med Undtagelse af 1902, hvor Forholdet var som 1 til 195. Dog er det værd at lægge Mærke til, at disse „andre Arter af Ulykkestilfælde“ gav Forholdet 1 til 75 for Sejlskibe, men kun 1 til 255 for Dampere.

Beretningen viser for sidste Aars Vedkommende et Tab af 1,239 Mennesker blandt Besætninger, der i Forbindelse med Tabet af 57 Passagerer giver et samlet Tab af 1,296; kun i et Tilfælde under den nævnte 15 Aars Periode har Tallet været mindre. I 1894 var det samlede Tab 3,071, nemlig 1,874 Søfolk og 1,197 Passagerer, og om end disse Tal maa betragtes som absolute Undtagelser, saa viser de dog en Risiko, som altid er til Stede. Er Forholdet end dette, at Sejlskibe er farlige for deres Besætninger, saa maa det dog erindres, at de, ganske vist sjældent forekommende Ulykker, der kan overgaa moderne Dampere, kan være ensbetydende med Tabet af ikke alene Besætningen, men ogsaa Hundreder af Passagerer.

Konsulatafgiftens Nedsættelse.

Det af Udenrigsminister Deuntzer i Folketinget herom forelagte Lovforslag lyder saaledes:

Den Konsulatafgift, som hidtil har været opkrævet af danske Handelsskibe i udenrigs Fart i Henhold til Lovene om Konsulatvæsenet af 14. April 1893 § 2 og 31. Januar 1896 § 2, nedsættes fra 1. Januar 1905 til 6 Øre halvaarlig pr. Reg.-Ton Netto for Sejlskibe og til 25 Øre halvaarlig pr. Reg.-Ton Netto for Dampskibe.

Lovforslaget ledsages af følgende Bemærkninger:

I Anledning af en Henvendelse til Regeringen fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart blev der af Indenrigsministeriet under 14. November 1899 nedsat en Kommission til Drøftelse af forskellige Søfarten vedrørende Forhold.

Blandt de Æmner, Kommissionen har behandlet og gjort til Genstand for en Indstilling, er ogsaa Konsulatafgiften.

I sin Henvendelse til Regeringen havde Fællesrepræsentationen sluttet sig til en fælles Udtalelse fra Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Fordel for Konsulatafgiftens Ophævelse eller dens meget betydelige Reduktion. Senere har Fællesrepræsentationen gentagne Gange overfor Regering og Rigsdag gjort sig til Talsmand for, at Skibsfarten helt fritages for Konsulatafgift, imod at den stilles ganske paa lige Fod med Landets andre Næringsveje for saa vidt angaar Betaling af konsulær Bistand, saaledes at der ogsaa i Skibsfartssager for Benyttelsen af en Konsuls Hjælp i hvert enkelt Tilfælde erlægges Gebyr efter en Tarif, fastsat i Medfør af § 9 i Lov om Konsulatvæsenet af 14. April 1893. Denne Ordning har Kommissionen enstemmig anbefalet.

Ogsaa Regeringen maa erkende, at Billighed taler for at lette Skibsfarten den Byrde, som den nuværende Konsulatafgift paalægger den.

Denne Afgift, der den Gang Loven om Konsulatvæsenet af 14. April 1893 blev given ansloges til at ville indbringe c. 140,000 Kr. aarlig, er nu paa Grund af den stærke Forøgelse af den danske Handelsflaade i det sidste Aarti steget til over 300,000 Kr. om Aaret. I Finansaaret 1903—04 beløb den sig til 329,489 Kr. 79 Øre, medens samtlige Udgifter til Konsulatvæsenet ialt udgjorde 274,674 Kr. 05 Øre. Det viser sig altsaa, at Søfarten har betalt betydeligt mere end hele Udgiften.

Ihvorvel et betydeligt Antal af de danske Konsulater maa siges udelukkende at være oprettede til Søfartens Bedste, gælder dette dog ikke om de fleste af dem, ligesom det ogsaa maa bemærkes, at ikke faa Konsulater findes inde i Landet og er uden al Interesse for Skibsfarten.

Medens Handelsflaadens stærke Udvikling i de sidste Aartier bringer Statskassen en større Indtægt end før, er det næppe tvivlsomt, at vor Handelsflaade trods Forøgelsen nu giver Konsulaterne forholdsvis mindre at bestille end tidligere. Dette skyldes dels den Omstændighed, at Rederierne mere og mere benytter faste Agenter i de fremmede Havne, deres Skibe anløber, dels Ophævelsen af Skippernes Forpligtelse til personlig Anmeldelse paa Konsulaterne.

Paa den anden Side er det givet, at Arbejdet ved Konsulaterne for andre Formaal end de maritime er i stærk og stadig Stigen. Navnlig Handel og Industri lægger i stedse større Omfang Beslag paa Konsulaters Bistand, men ogsaa andre Næringsveje, saasom Landbrug og Fiskeri, drager nu, om end i mindre Grad, Fordel af Konsulinstitutionen. I denne Forbindelse maa ogsaa nævnes det betydelige Arbejde, der udføres ved Konsulaterne (særlig i Amerika og Australien) for danske Udvandrere og deres Familier i Danmark.

Saaledes som Forholdene efterhaanden har udviklet sig, kan Konsulinstitutionen derfor ikke længere siges væsenlig at opretholdes for Skibsfartens Skyld. Men naar saa er, kan det vanskelig forsvares, at lade den betale alle Statens Udgifter til Konsulatvæsenet, hvilket heller ikke var Hensigten, da Loven af 14. April 1893 blev given.

At gaa saa vidt som af Kommissionen foreslaaet og ophæve Afgiften helt, maa Regeringen dog for Tiden finde betænkeligt af Hensyn til det betydelige aarlige Indtægtstab, som derved vilde paaføres Statskassen, og de forhaandenværende Vanskeligheder ved at skaffe Balance paa Budgettet. Regeringen har derfor valgt en Mellemsvej og foreslaaet Afgiften nedsat med Halvdelen for Sejlskibe og lidt over Halvdelen for Dampskibe, en Nedsættelse, der vil koste Statskassen c. 170,000 Kr. aarlig, medens den resterende Afgift kan antages at ville indbringe c. 20,000 Kr. mere end det Beløb, som man havde for Øje ved Loven af 1893.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Gennemsnitsfordelingen af Lufttrykket over Nordatlantehavet er for November meget nær den samme som for Oktober, men Barometersvingningerne og dermed ogsaa Stormene er i November blevet endnu stærkere. Det væsentligste Fænomen i denne Maaned er, i Lighed med Vintermaanederne, de hurtig paa hinanden følgende barometriske Depressioner, der gaar i østlig Retning.

Ogsaa et andet Fænomen er karakteristisk for November og de nærmest liggende Maaneder (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis Optræden af Omraader med lavt Tryk med omgivende urolige Vindforhold mellem Azorerne, Kap Verde og Kanalen.

NØ. Passatens polare Grænse har kun i ringe Grad forandret sin Beliggenhed, og det samme gælder SØ. Passatens ækvatoreale Grænse, medens NØ. Passatens ækvatoreale Grænse er trængt meget imod Syd. Omraader med Vindstille med over 5 pCt. af Iagttagelserne finder man, bortset fra det ækvatoriale Bælte, kun ved NØ. Passatens Nordgrænse midt ude paa Oceanet SV. for Azorerne.

Storme. Næsten overalt spores en Tiltagen i Stormhyppigheden og særlig Øst for New Foundlands Bankerne paa 40° V. Lgd. Maksimum for Stormhyppighed, 29,6 pCt, ligger paa 40°—45° N. Brd. og 40°—45° V. Lgd. SØ. for Bankerne; ogsaa længere mod Vest i Golfstrømmen er Procenttallet hist og her gaaet op til 22.

Orkaner. Vestindiske Hvirvelstorme forekommer kun yderst sjældent i November.

Taaage forekommer stadig sjældnere. Særlig gunstige er Forholdene nu under den amerikanske Kyst, hvor der i November næppe forekommer 5 pCt. Øst og Sydøst for Bankerne ligger endnu et forholdsvis lille Omraade med fra 10 til 25, et enkelt Sted endog med over 25 pCt.

Is viser sig sjældent paa de Breddegrader, hvor Trafiken sædvanligvis foregaar. I Aarene 1880 til 1891, begge medregnede, saa man kun to Gange (1885 og 1889) nogle enkelte Isbjerge paa Nord- og Østsiden af Bankerne.

Strømmen. Golfstrømmen er nu udfor Kap Hatteras blevet svagere sammenlignet med Oktober, og det samme synes ogsaa at gælde den sydgaaende Labradorstrøm ved Østranden af New Foundlands Bankerne.

Sejlskibsruiter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen og skal mod Syd, bør med østlig Vind og faldende Barometer gaa rigeligt mod Vest, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger en Strækning med lavt Tryk, som man bør omsejle paa Nord- og Vestsiden. Ogsaa under andre Vejrforhold bør man passere Finisterre i en Afstand af 100 Kml. eller mere for ikke at blive trængt ind under den portugisiske Kyst af de der optrædende vestlige Vinde.

Middelhavet. Ogsaa her tiltager Gennemsnitsvindstyrken i betydelig Grad, navnlig i Lion Bugten maa man regne med hyppige og stormende Vinde mellem NV. og N. I det tyrrenske Hav og Farvandet mellem Sicilien og Grækenland er Vindretningerne meget foranderlige. Længere mod Øst holder Vinden sig mer og mer i den nordvestlige Kvadrant, og ud for Nilens Munding er Nordenvinden fremherskende.

Af Strømme maa navnlig mærkes den østgaaende Strøm langs den afrikanske Kyst, dog forekommer ogsaa Forsætning mod Vest mellem Malta og Port Said. Dardanellerstrømmen gaar mod Syd gennem det ægæiske Hav og Doro-Kanalen (Evbøa-Andros) ofte lige til Kap Malia.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 29/1903, afsagt d. 26. Oktober 1904. Mr. J. Applebaum i London mod Det forenede Dampskibsselskab.

Med Damperen Kiew var der i Kønigsberg indladet 4 Fustager Svinebørster mrkt. W. A. 8, 9, 10 og 13 til en angivet Vægt af 458,50 Kilo. I Følge Konnossementets trykte Tekst var Varerne modtagne „in good order and well conditioned“, men der var paa tvers stemplet „Received in apparent good order“.

Kiew ankom til London d. 5te og lossede i Milwall Dock og skal have været udlosset og afsejlet d. 7de eller 8de. Mr. Applebaum fik sine Fustager udleveret af Dokken noget senere, og der viste sig da en Vægt-difference, som han nu forlangte godtgjort af Selskabet.

Bunden havde været ude af to Fustager og beskadiget paa én.

Der foreligger intet nærmere om, hvorfra Vægtangivelsen ved Indladningen hidrørte og heller ikke noget nærmere om Vejningen ved Losningen i London, navnlig ikke, om denne er sket om Bord eller først efter Losningen i Dokken. Styrmandene havde set, at Bunden var noget løs i nogle af Fustagerne og havde slaaet Bunden fast under Ilandbringningen i London, men det forekom dem ikke, at der manglede noget af Indholdet.

Det er saaledes ikke udelukket, at hvad der fandtes at mangle, kan være forsvundet, efter at Fustagerne er kommet i Land, og før de er vejede der, hvorfor de Indstævnte allerede af denne Grund vil være at frifinde. Sagens Omkostninger bør Sagsøgeren betale med 60 Kr.

Fragtmarkedet.

Der er kun liden eller ingen Forandring at konstatere i den forløbne Uge. De truende Udsigter til internationale Forviklinger som Følge af den russiske Flaades Angreb paa Fiskerne i Nordsøen foraarsagede kun nogen Stigning i Kulfragterne fra Cardiff til Gibraltar og Malta, som ganske enkelte, prompte Baade benificerede ved, men paa anden Maade har Begivenhederne ingen Spor sat paa Fragtmarkedet, der i det hele og store er slæbende. Der er hverken hos Rederne eller Befragterne megen Lyst til at operere ud over, hvad Øjeblikket kræver, og næsten alle de stedfundne Befragninger er ogsaa for prompt Lastning.

Det østlige Marked er stille. Bombay gjorde Tilløb til Fremgang og berørte 18/ til udsøgt Havn for November Lastning, men Markedet gik hurtigt tilbage igen til 16/9 à 17/. Fra Kurrachee er der ingen Efterspørgsel. Calcutta har sidst betalt 26/3 à 26/9 Jutebasis til udsøgt Havn. Fra Rispladserne slutes der kun lidt til omtrent uforandrede Rater.

Sortehavet, Azoff og Donauen er alle ualmindelig flove for Aarstiden, og det er et yderst ringe Antal Befragninger, som den sidst forløbne Uge har at opvise. Fra Odessa eller Nikolajeff betinges næppe over 8/ for større Baade ved Anlægning, medens „handy“ Tonnage kan placeres til 9/ à 9/3 paa Charter. Novorossisk sluttede en 3,200 Tons Baad pr. primo November til Danmark til 10/3 for Korn, 11/6 Oljekager én Havn, 6 d. ekstra to, 1 sh. ekstra tre Lossehavne. Azoff er mindre aktiv end for en Uge siden og betaler nu kun omkring 10/6 „any“ for prompt. Ekspeditionerne er daarlige. Donauen har kun fragtet ganske enkelte Baade paa Basis af omkring 10/6 Dødvægt.

Middelhavet frembyder intet af Interesse. Der er sluttet en Del Ertslaster til omtrent forrige Uges Rater. For Fosfat noteres 8/ Sfaz/London, 7/6 Antwerpen, 6/9 Bona/Kings Lynn, 7/3 Bougie/Rotterdam, alt med „free despatch“. Aleksandria er meget flov og har til Hull direkte ikke betalt mere end 6/ à 6/6 Bomuldsfrø. Ertsraterne fra Bilbao er som følger: 3/9 Cardiff, 4/6 Tyne Dock, 4/6 à 4/9 Middlesbro, 4/9 Glasgow, 4/10½ Antwerpen.

Nordamerika er omtrent uforandret fra forrige Uge. Der har ikke været sluttet meget, men der synes at være lidt flere positive Ordre fremme, navnlig af December/Januar Kornlaster, for hvilke der noteres 2/7½ U. K. eller Kontinentet, 2/10½ Danmark (én Havn) fra

Galveston eller New Orleans, 1/9 resp. 2/1½ fra New York, Baltimore eller Filadelfia. Paa Netto Charter sluttedes nogle November Baade fra Golfen til 10/6 à 10/9 U. K. eller Kontinentet, 11/6 én dansk Havn, 12/10 Havne. For Træløst betales 80/ til Holland, 97/6 La Plata. De kanadiske Træpladser er meget stille; 41/3 er sidst betalt fra Miramichi, 42/6 fra Dalhousie til Englands Vestkyst. Enkelte større Baade sluttedes i Timecharter til 4/ for Tilbagelevering i evropæisk Havn.

La Plata viser yderst ringe Liv. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betales 16/6 à 17/3 for prompt Lastning, 17/9 à 18/3 pr. Januar/Februar. Begæret pr. sidstnævnte Position er endnu kun ringe. For Quebracho fra Colastine betales 20/6 til New York pr. Januar.

Østersøen er fremdeles flov for Aarstiden, og da vi nu allerede er inde i November, uden at der er indtraadt nogen nævneværdig Bedring, faar vi næppe nogen Efteraarsstigning denne Gang. Træfragterne fra Botten har intet tillokkende ved sig, og saa maa der endda regnes med mindre gode Ekspeditioner paa Lastestederne. Der er sidst sluttet til Frs. 28½ D/B. ½ Boards Åbo/Antwerpen, 22/6 Sundsvall/Hull, Frs. 34 Props Sydfinland/Calais. St. Petersborg noterer endnu 1/2¼ for Korn til London eller Rotterdam, Rm. 11 Rugbasis Stettin, men fra Reval betinges nu næppe over 1/1½ Hvedebasis. Riga er slæbende og noterer 10½ d. Korn til London eller Rotterdam, 22/6 D/B. London, Hfl. 13 Kappbjælker Holland, Frs. 25/26 D/B. Antwerpen, Frs. 29 Rouen; Korntilførslerne til Libau er mindre, og med rigeligt Tonnagetilbud er Markedet svagere paa Basis af 10½ d. London eller Rotterdam. For mindre Baade noteres 1/3 til Kanalen. De tyske Pladser viser ikke meget Liv. Fra Königsberg noteres 1/1½ à 1/3 Hvedebasis London, Hull eller Rotterdam, og fra Neufahrwasser Rm. 5¼ pr. Ton Sukker til Rotterdam, 6/6 Liverpool.

Kulfragterne holder sig gennemgaaende paa de sidste Ugers lave Niveau. Kun til enkelte Pladser i Middelhavet var der en momentan Opgang, men Raterne gik hurtigt tilbage igen. Der har været fragtet jævnt livligt overalt, fra Cardiff bl. a. til 4/9 Stettin, 3/6 Bilbao, 6/3 Barcelona, 5/4½ Genua, 4/6 Port Said, 6/3 Bombay, 7/ River Plate, 9/ Rio Janeiro, fra Tynen eller Blyth til 4/1½ Stockholm, 4/ à 4/1½ Swinemünde, Neufahrwasser eller Lübeck, 4/ Riga, 3/10½ à 4/3 Kjøbenhavn, og fra Firth of Forth til 4/1½ à 4/10½ god dansk Provinshavn, 3/10½ à 4/1½ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/6 à 4/9 Kiel, 4/ Swinemünde, 4/6 Stettin, 4/ Riga eller Libau.

Fragtmarkedet for Sejlere vedbliver stadig at vise sig trevent.

ab Königsberg skal der saaledes være sluttet til 12 Mark Rugbasis til Danmark, og der meddeles videre, at Skibene endog maa ligge nogle Dage og vente, inden de kan blive placerede.

ab Stolpmünde blev ved en Fejltagelse opgivet i sidste Uge at være sluttet til Randers Rug 5 Mark, det lykkedes dog at gennemføre 5½ Mark, men for Øjeblikket udbydes der intet derfra.

ab Stettin er Forholdene væsentlig uforandret; der blev dog i sidste Uge sluttet 5 Mark pr. Ton Mel til Danmark, nordligst Aarhus.

ab Lauterbach er sluttet Rug til Sundhavn 4 Mark, men saa vel derfra som fra de øvrige pommerske Kornpladser staar det saa godt som stille, og Skibe har ligget i længere Tid fragsøgende.

ab Kjøbenhavn er sluttet til Hobro 13 Øre, Nykjøbing Sjælland 13 Øre, Østkyst Slesvig Holsten 15 Pf., alt Byg, til Kjøge Lindsød 10 Øre.

ab danske Provinshavne er sluttet til Stettin 3½ Mark Byg, og noteres bl. a. til Gøteborg Hvede 4 Kr.

ab Bornholm — Kiel, Lübeck 18 Pf. pr. Ctnr. Sten, Ler, til Königsberg 3 à 3½ Mark pr. Ton Gadesten.

ab Sydsverrig — Kiel 4¼ Mark, Stettin 3½ Mark, Neufahrwasser 4 Mark, alt Gadesten, til Frederikshavn 8½ Øre pr. Kubikfod.

Ugens Havarier.

De Ruyter, Dpsk. af Rotterdam, kom Natten til d. 25. Oktober, paa Rejsen fra Trångsund til Rochefort med Træløst, paa Grund paa Flyndergrunden ved Læsø. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn, hvorfra det atter er afsejlet til Bestemmelsesstedet, efterat det ved Besigtelsen var fastslaaet, at Skibet ikke havde taget nogen nævneværdig Skade. En Del af Dækslasten er kastet over Bord. Bjærgelønnen afgøres ved Voldgift.

H. C. Andersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, der er ankommet til Ijmuiden fra Raumo med Træløst, har haft en meget haard Rejse og har mistet en Del af Dækslasten.

Væring, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen fra Archangel med en Del oven Bords Skade forarsaget ved haardt Vejr paa Rejsen. En Del af Dækslasten er gaaet tabt, og Skibet maa reparere i Antwerpen.

Anna, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Udgaende fra Antwerpen, bestemt til Blyth, været i Kollision med Pieren og faaet et Par Plader bulede. Rejsen fortsattes.

Morsø, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afsejlingen fra Riga, bestemt til Antwerpen, paa Revieret været i Kollision med den engelske Dampers Sappho, og har faaet en Del oven Bords Skade om Styrbord. Sappho fik nogle Plader bulede.

Indiaan, Dpsk. af Rotterdam, kom d. 29. Oktober, paa Rejsen fra Gefle til Rotterdam med Træløst, paa Grund paa Lillegrunden. Flot ved egen Hjælp og indkommet hertil for Dykkerundersøgelse.

Oddur, Dpsk. af Kjøbenhavn (Ørebak), er d. 17. Oktober kommet paa Grund ved Grindavik (Island). Mandskabet reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dampskibet „Viking“, bygget af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri for Regning Em. Z. Svitzers Bjærgnings Entreprise, er d. 29. Oktober afholdt Prøvetur i Sundet, i hvilken deltog Repræsentanter for Selskabernes Bestyrelser og Direktion.

Prøveturen forløb tilfredsstillende, og Skibet gaar straks i Tjeneste som Bjærgningsdamper med Station i Frederikshavn.

Firmaet C. K. Hansen har til Dampskibsselskabet „Neptun“ indkøbt en Dampers paa 3,600 Tons. Skibet er omtrent færdigt og vil komme i Fart i Løbet af kort Tid; det vil faa Navnet „Dansborg“ til Minde om den gamle danske Fæstning paa Trankebar-Kysten.

Den 29. Oktober blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en Sandpumpedampers sat i Vandet. Afløbningen forløb heldig, og Skibet, der bygges til Firmaet Brødrene Nielsen hersteds, fik ved Afløbningen Navnet „Avance“ og er bestemt til Sandpumpning i Sundet.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 1. November.) Adolph Andersen, Schubert, ankom hertil 30. Oktbr. — Alabama, Getsche, afgik fra New York 27. Oktober hertil. — Alexandra, Thomsen, pass. Butt of Lewis 30. Oktober hertil. — Algarve, Borries, ank. til St. Petersborg 22. Oktober. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Reval 31. Oktbr. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til St. Petersborg 29. Oktbr. — Antwerpen, Madsen, ank. til St. Petersborg 26. Oktbr. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 28. Oktbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Algier 31. Oktober til Dartmouth. — Axelhus, Skow, ank. til Trondhjem 31. Oktbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til London 31. Oktober. — Beira, Lunge, ankom til Lissabon 30. Oktober. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Livorno 31. Oktober til Neapel. — Christian I.X., Müller, ankom til Pillau 31. Oktbr. — Dagmar, Larsen, ankom til St. Petersborg 22. Oktober. — Douro, Mortensen, ankom hertil 29. Oktbr. — Esbjerg, Søeberg, ankom hertil 31. Oktbr. — Florida, Ørum, ankom hertil 25. Oktbr. — Frederik, Thomsen, ankom hertil 29. Oktober. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 28. Oktbr. — Georgios I., Sørensen, afg. herfra 28. Oktbr. til St. Petersborg. — Hekla, Egense, afgik fra New York 22. Oktober hertil. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 26. Oktober hertil. — Hengest, Harder, ank. til Libau 1. Novbr. — Hjelm, Simonsen, ank. til Danzig 31. Oktbr. — Island, Holm, afgik fra Christianssand 28. Oktbr. til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Dartmouth 27. Oktbr. til Malaga. — Jolantha, Kann, ank. hertil 30. Oktober. — Kasan, Hansen, ankom til Dunkerque 30. Oktbr. — Kentucky, Staal, ankom til New York 29. — Kiew, Frisenette, ankom til London 29. Oktober. — Kursk, Gommessen, afgik fra Bordeaux 28. Oktober til La Rochelle. — Leopold II, Meyer, ankom hertil 29. Oktbr. — Loire, Craignou, ankom til St. Petersborg 24. Oktober. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 31. Oktober. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 19. Oktbr. til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 28. Oktober til Boston. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Antwerpen 30. Oktbr. hertil. — Moskov, Meldahl, afg. fra Swansea 26. Oktober til Barcelona. — Nicola j II, Lissner, ank. til Boston 30. Oktbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 28. Oktbr. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Riga 30. Oktober til Antwerpen. — O. B. Suhr, Wiencke, afgik fra St. Petersborg 29. Oktbr. til Antwerpen. — Omsk, Jonsen, ankom til Denia 25. Oktober. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 23. Oktober. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 30. Oktober hertil. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 30. Oktober til Hull. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 30. Oktober. — Rita, Schibbye, ankom hertil 31. Oktbr. — Seine, Dampt, afgik herfra 28. Oktober til St. Petersborg. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 22. Oktober til New Orleans. — Thyra, Fischer, ankom til Libau 1. Novbr. — Tiber, Bech, pass. Ouessant 23. Oktbr. for Savona. — Valdeimar, Johnsen, ank. til Hull 30. Oktbr. Vendsyssel, Jacobæus, pass. Gibraltar 26. Oktober hertil. — Viking, Rasmussen, ankom hertil 31. Oktbr. — R. F. Berg ank. til Pillau 28. Oktober. — Annie ank. hertil 28. Oktober. — Dovre ankom til Libau 1. Novbr. — Vadsø afgik fra Manchester 28. Oktober hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 29. Oktober. — Frode, Meyer, ankom til Libau 30. Oktober. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Rouen 1. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Rouen 30. Oktober. — Erik II, Schmidt, afgik fra Stettin 1. Novbr. — Knud II, Hansen, ank. til Libau 24. Oktober. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 29. Oktober. — Ragnar, Holst, ankom til Tyne Dock 29. Oktbr. — Skjold, Risø, afgik fra Frederikshamn 27. Oktober. — Magnus, Jørgensen, ank. til Aarhus 29. Oktbr. — Olaf, Petersen, ankom til Sunderland 1. November. — Svend II, Riber, ankom til St. Petersborg 15. Oktober. — Harald, Hveysel, ank. til Sundsvall 1. Novbr.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Lovisa 26. Oktober. — Vagn, B. Mahneke, ankom til Riga 29. Oktbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, afgik fra Libau 26. Oktober, best. til Rotterdam. — Ansgar, Fredbjørn, ankom til Libau 30. Oktober. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Riga 19. Oktober. — Hamlet, Reese, ankom til Leith 24. Oktbr. — Helge, Olsen, ankom til Bremen 25. Oktober. — Rolf, Olsen, afgik fra Kronstadt 30. Oktober, bestemt til Delfzyl. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 28. Oktober, best. til Rotterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 22. Oktbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Swinemünde 29. Oktober, bestemt til St. Petersborg. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 25. Oktober. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til St. Petersborg 23. Oktober. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 22. Oktober. — Vladimir

Sawin, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 30. Oktober, bestemt til Rotterdam. — Peter Mørch, Thorsøe, afgik fra Stettin 30. Oktober, best. til St. Petersborg.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til St. Nazaire 30. Oktbr. — Kamma, Løffler, ankom til Sunderland 30. Oktober. — Helga, Risø, afgik fra Hernøsand 28. Oktbr. — Martha, Christensen, afgik fra Blyth 30. Oktober. — Elna, Rathje, ankom til Barcelona 29. Oktober. — Therese, Pedersen, afgik fra Gefle 28. Oktober. — Simone, Jørgensen, afgik fra Tyne 28. Oktbr. — Jeanne, Lagesen, ank. til Skutskär 1. November.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, ankom til Nizza 27. Oktober. — Ophelia, Wilhelmsen, afg. fra Norrkøping 1. November.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Stettin 26. Oktober, ank. til Königsberg 28. Oktober. — Niobe, Mathiesen, afg. fra Kallundborg 30. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Rouen 29. Oktober, best. til Methil. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Nantes 29. Oktbr., ankom til Bilbao 31. Oktober. — Nordsejen, Gram, ankom til St. Petersborg 25. Oktober. — Nexos, Basse, afgik fra Esbjerg 30. Oktober, best. til Königsberg. — Nora, Jørgensen, afg. fra St. Petersborg 30. Oktober, best. til Aarhus. — Napoli, Christensen, ankom til Cherbourg 30. Oktober. — Neptun, Knudsen, afgik fra Methil 31. Oktober, bestemt til Horsens. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Esbjerg 29. Oktober, ankom til Bremen 30. Oktbr. — Alfa, Iversen, afg. fra Blyth 29. Oktober, ank. til Esbjerg 31. Oktbr. — Bodil, Thøgersen, afgik fra St. Petersborg 26. Oktober, ankom til Göteborg 31. Oktober. — Cito, P. Nielsen, ank. til Boness 29. Oktober. — Dagmar, Hansen, afgik fra Sundsvall 28. Oktober, ank. til Hernøsand 28. Oktbr.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Glasgow 31. Oktbr. — Dagny, Lorentzen, ankom til Rouen 28. Oktober. — Mary, Larsen, afgik fra Gt. Yarmouth til Libau 26. Oktober.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. 29. Oktbr. til Kronstadt. — Karen, Winther, afg. 26. Oktbr. fra Tynen til Kronstadt.

Nordsejen. Nordland, Petersen, ank. til Libau 29. Oktober. — Holland, Lund, ankom til Kbhvn. 1. Novbr. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr. — Rusland, Møller, ank. til Emden 27. Oktober. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Libau 24. Oktober.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til New Orleans 31. Oktober. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Libau 29. Oktbr. — Mars, Rasmussen, afg. fra Frederiksværk 31. Oktbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Libau 30. Oktober.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra St. Petersborg 30. Oktober, best. til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Delfzyl 30. Oktober. — Livonia, Skov, ankom til Hull 28. Oktbr.

Østersøen. Cimbria, Hansen, afgik fra Hull 26. Oktbr., ankom til Cardiff 29. Oktbr. — Patria, Hansen, afgik fra Rotterdam 25. Oktober, ankom til Luleå 31. Oktober. — Gratia, Andersen, afgik fra Dordrecht 30. Oktober, ank. til Burntisland 1. Novbr.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Aarhus 28. Oktober. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Newcastle 26. Oktbr., ank. til Stockholm 31. Oktbr.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Middlesborough 30. Oktbr., ank. til Grangemouth 31. Oktober.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Kotka 25. Oktbr., bestemt til Calais. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cadiz 26. Oktbr. — Flynderborg, Larsen, afgik Aarhus 29. Oktbr., best. til Repola. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kjøbenhavn 31. Oktbr. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Glasgow 27. Oktober, best. til Livorno. — Jomsborg, Hansen, ankom til Cardiff 1. Novbr. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Las Palmas 25. Oktober, best. til New Orleans. — Rosenborg, Schultz, ankom til West Hartlepool 29. Oktober. — Skanderborg, Jensen, ank. til St. Lawrence 27. Oktbr. — Søborg, Fischer, afg. fra Cardiff 28. Oktober, best. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Moss 1. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Gibraltar 26. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Swinemünde 1. Novbr., best. til Hernøsand — Klampenborg, Jensen, ank. til Libau 31. Oktbr. — Marselisborg, Mathiesen, ank. til Alexandria 9. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Lübeck 30. Oktbr. — Skodsborg, Schultz, ankom til Newcastle 31. Oktober. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Libau 30. Oktbr., best. til Rotterdam. — Ulfsborg, Petersen, ank. til Rotterdam 28. Oktbr. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Korsør 28. Oktbr., bestemt til Wiborg.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afgik fra Jacobstad 24. Oktober, best. til West Hartlepool. — Kallundborg, Lund, ankom til Chantenay 22. Oktober.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Villajochi 25. Oktober.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ank. om til Sunderland 30. Oktbr. — Helene, Jensen, afg. fra Libau 30. Oktober, best. til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Blyth 31. Oktbr. — Agnete, Sørensen, ank. om til Burntisland 29. Oktbr. — Hermia, Petersen, afg. fra Libau 29. Oktbr., best. til Leith. — Alice, Hansen, afg. fra Burntisland 30. Oktbr., best. til Kiel. — Ajax, Bronson, afgik fra Reval 1. Novbr., best. til Rotterdam. — Bornholm, Abrahamson, ank. til København 1. Novbr. — Nauta, Madsen, ank. om til Newcastle 1. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ank. om til Antwerpen 20. Oktober. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Marseille 29. Oktbr. — Siam, Jensen, afg. fra Kbhvn. 29. Oktbr. — Anamba, Cortsen, afg. fra Havre 30. Oktober. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Buenos Ayres 27. Oktober.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ank. om til København 28. Oktober. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 29. Oktober. — St. Thomas, Prah, afgik fra Tampico 29. Oktober. — St. Domingo, Wrisberg, afgik fra Vigo 31. Oktober.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. til Svendborg 25. Oktbr. — Erindring, Hansen, ank. om til Kotka 26. Oktober. — Energi, Nielsen, ank. om 30. Oktbr. til Vejle.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Kotka 29. Oktbr. — E. M. D'algas, Møller, ank. om til Ghent 31. Oktbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Calais 1. Novbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. om til Ghent 31. Oktbr. — G. Kock, Jørgensen, ank. om til Kotka 28. Oktober. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Repola 29. Oktbr. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. om til Burntisland 31. Oktbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Burntisland 29. Oktober. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra Vejle 1. Novbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Swinemünde 2. Novbr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Ghent 2. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. om til Calais 31. Oktober. — London, Bom, ank. til Kronstadt 21. Oktbr. — Paris, Krogh, afgik fra Rouen 30. Oktober, bestemt til Boness. — Bryssel, Tholander, afgik fra Libau 30. Oktober, best. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Repola 29. Oktbr., bestemt til Dunkerque. — Wien, Brink, afg. fra Archangel 19. Oktober, best. til Rotterdam.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, afgik fra Blyth 30. Oktbr., best. til Aarhus. — Clara, Villadsen, afgik fra Aalborg 30. Oktbr. best. til Kramfors. — Kai, Andersen, afg. Gibraltar 29. Oktbr., best. til Bristol. — Erik, Steen, ank. om til London 31. Oktober. — Svend, Kurtzhals, ank. om til Neufahrwasser 29. Oktbr. — Axel, Damm, ank. til Horsens 1. Novbr. — Asger Ryg, Hintze, ank. til Wismar 31. Oktbr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Libau 30. Oktbr. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til København. 30. Oktbr.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. om til Helsingfors 1. November.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, pass. Helsingør 30. Oktbr., best. til Rochefort. — Slesvig, Svarrer, afgik fra Skellefteå 29. Oktbr., best. til Gravelines.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Gladstone, Duysen, ank. om til Antwerpen 24. Oktbr. fra Falmouth. — Nancy, Pedersen, ank. om til Falmouth 22. Oktbr. fra Fray Bentos, afgik derfra 25. Oktbr. til Antwerpen. — Anna Louise, Andersen, ank. om til Esbjerg 25. Oktbr. fra Hamburg. — Cito, Christensen, ank. om til Esbjerg 25. Oktbr. fra Aalborg. — Tercera, Beck, ank. om til Gulpport 23. Oktbr. fra Port Arthur. — Casma, Svendsen, prajet 22. Oktbr. paa 57° N. Brd. 4° Ø. Lgd. fra Carlshamn til Liverpool.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, ank. om 28. Oktober til Mobile fra Bahia. — Martha, Brinck, ank. 18. Oktober til Rio Janeiro fra Port Elisabeth.

Rønne. Oline Dahl, Rasmussen, ank. om til Kolding 23. Oktbr. — Freja, Beck, ank. om til Neufahrwasser 22. Oktbr. — Prøven, Bidstrup, ank. til Karlskrona 26. Oktbr. — Amalie, Nielsen, ank. om til Pillau 26. Oktbr. — Hans, Peter, West, ank. om til Stettin 28. Septbr. — Hermod, Grønwald, ank. om til Karrebæksminde 30. Oktbr. — Castor, Clausen, ank. om til Femern 30. Oktbr. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. om til Stolpmünde 30. Oktbr.

Svendborg. Triton, Nielsen, ank. om til Holmestrand 24. Oktbr. — Solon, Rasch, ank. om til Göteborg 23. Oktbr. — Magnet, Gommesen, ank. om til Christiania 24. Oktbr. —

Ruth, Falentin, ank. om til Udbyhøj 24. Oktbr. — Casper, Hansen, ank. om til Antwerpen 23. Oktbr. — Galathea, Bom, ank. om til Christiania 23. Oktbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. om til Assens 24. Oktbr. — Dagny, Rasmussen, ank. om til Dieppe 24. Oktbr. — Valborg, Rasmussen, ank. til Paimpool 25. Oktbr. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Paimpool 25. Oktbr. — Martin, Rasmussen, ank. til Pillau 25. Oktbr. — Activ, Mouritsen, ank. om til Aarhus 22. Oktbr. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Charlestown 23. Oktbr. — Iris, Hansen, ank. til Langesund 24. Oktbr. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Hals 23. Oktbr. — Haabet, Andreasen, ank. om til Memel 24. Oktbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. om til Libau 25. Oktober. — Grethe, Hansen, ank. om til Rochester 25. Oktbr. — Ring Andersen, Hansen, ank. om til Aalborg 25. Oktbr. — Lyø, Jensen, ank. om til Pillau 26. Oktbr. — Fanny, Hansen, ank. om til København 26. Oktbr. — Frits Emil, Rasmussen, ank. om til Hundested 22. Oktbr. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Søvesborg 23. Oktbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. om til Aalborg 25. Oktbr. — Rossing, Larsen, ank. om til Anstruther 25. Oktober. — Roma, Jensen, ank. om til Havre 25. Oktober. — Martha, Hansen, ank. om til København 25. Oktbr. — Immanuel, Jensen, ank. om til Rostock 23. Oktbr. — Hans Emil, Hansen, ank. til Køngsberg 26. Oktbr. — Christian, Jørgensen, ank. om til Gravesend 25. Oktbr. — Pallesen, Jensen, ank. om til London 26. Oktbr. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. om til Køngsberg 28. Oktbr. — Brødrene, Jørgensen, ank. om til Stettin 27. Oktbr. — Emanuel, Bentzen, ank. om til Carnarvon 28. Oktbr. — Roska, Carlsen, ank. om til Vannes 28. Septbr. — Mercur, Lund, ank. om til Stege 28. Oktbr. — Confidence, Mouritsen, ank. om til Københavns Red 28. Oktbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Sundsvall 29. Oktbr. — Garibaldi, Carlsen, ank. til Gefle 29. Oktbr. — Valdemar, Andreasen, ank. om til Kappel 29. Oktbr. — Fulvia, Nielsen, ank. om til Loue 29. Oktbr. — Nanna, Baagee, ank. til Newcastle 29. Oktbr. — Skjold, Larsen, ank. om til Fowey 29. Oktbr. — Urania, Nielsen, ank. om til Skien 29. Oktbr. — Gefion, Rasmussen, ank. om til Cardiff 31. Oktbr. — Astræa, Frederiksen, ank. om til Dunkerque 29. Oktbr. — Capella, Hansen, ank. til Göteborg 31. Oktbr. — Erhardt, Larsen, ank. om til Montrose 31. Oktbr. — Ludvig, Larsen, ank. om til Drøbak 30. Oktbr. — Concordia, Henriksen, ank. om til Leith 29. Oktober. — Hertha, Brandt, ank. om til Ostende 30. Oktbr. — Flora, Sørensen, ank. om til Bandholm 30. Oktbr. — Boline Marie, Hansen, ank. om til Nysted 29. Oktbr. — Hansine, Nielsen, ank. om til Sundswall 31. Oktbr. — Danebrog, Bergesen, ank. om til Cadiz 31. Oktbr.

Ærø. Cathinka, Olsen, ank. om 26. Oktbr. til Pillau. — Anna, Schmidt, ank. om 26. Oktbr. til Pillau. — Nathalie, Wilhjelm, ank. 26. Oktbr. til Hamburg. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. om 26. Oktbr. til Porsgrund. — Ellen, Hansen, afgik 22. Oktbr. fra København til Faxe. — Ellen Margrethe, Christoffersen, afg. 23. Oktbr. fra København til Faxe. — Habil, Rasmussen, ank. 26. Oktbr. til Kastrup. — Zephyr, Hansen, ank. om 25. Oktbr. til Newport. — Marthing, Friis, ank. 26. Oktbr. til Newhaven. — Falken, Rasmussen, ank. om 22. Oktbr. til København. — Skirner, Thomsen, ank. 22. Oktbr. til København. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 25. Oktbr. til Svendborg. — Amalie, Nielsen, ank. 25. Oktbr. til Rudkjøbing. — Marie, Friis, ank. 30. Oktbr. til Nørre-Sundby. — Hertha, Krull, ank. 24. Oktbr. til Sundsvall. — Søstrene, Christensen, ank. om 26. Oktbr. til Middelfart. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 26. Oktbr. til Havre. — Henry, Bager, ank. om 27. Oktbr. til Heiligenhafen. — Emanuel, Eriksen, ank. om 23. Oktbr. til Langesund. — Christian, Eschen, afgik 24. Oktober fra København til Stralsund. — Regina, Kock, ank. 26. Oktbr. til København. — Harris, Thorsteinson, ank. om 26. Oktbr. til Riwadesella. — Niels, Jensen, ank. 28. Oktbr. til Faaborg. — Lorenz, Levinsen, ank. 27. Oktbr. til London. — Clara, Hermansen, ank. om 28. Oktbr. til Livorno. — Enigheden, Friis, ank. om 26. Oktbr. til Rostock. — Union, Mortensen, ank. om 28. Oktbr. til Pillau. — Amor, Hansen, ank. om 27. Oktbr. til København. — Marie, Hermansen, ank. om 27. Oktbr. til Svendborg. — Diana, Hansen, afgik 27. Oktbr. fra København til Marstal. — Heimdahl, Eriksen, ank. om 28. Oktbr. til Neath, Hansigne, Clausen, ank. 27. Oktbr. til Falmouth. — Eleonora, Hansen, afgik 27. Oktober fra København til Faaborg. — Rise, Bager, ank. om 29. Oktbr. til Cardiff. — Marie, Boye, ank. om 28. Oktbr. til Skien. — Hay, Petersen, ank. om 28. Oktbr. til West Hartlepool. — Poulina, Jørgensen, ank. om 27. Oktober til København. — Mindet, Rasmussen, afgik 27. Oktober fra København til Faxe. — Ruth, Eriksen, ank. om 28. Oktbr. til Årøskjøbing fra Wemyss. — Gloria, Fabricius, ank. om 28. Oktbr. til Frederikshald. — Svip, Jensen, ank. 29. Oktbr. til Norrkøping. — Amor, Rasmussen, ank. om 29. Oktbr. til Göteborg. — Hans, Boye, ank. om 25. Oktbr. til Leith. — Theodor, Andersen, afgik 27. Oktbr. fra København til Marstal. — Noah, Eriksen, forventes 23. Oktbr. afgaaet fra Boness til Kjædeby. — Thor, Kromann, ank. 29. Oktbr.

til Paimpool. — Emilie, Hansen, ankom 28. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Valborg, Hansen, ankom 29. Oktbr. til Leith. — Vega, Hansen, ank. 30. Oktbr. til Göteborg. — Hildur, Andersen, ank. 31. Oktbr. til Seaham Harbour. — Dronning Louise, pass. 27. Oktbr. Dungeness for østg. — Merkur, Friis ankom 31. Oktbr. til Fowey. — Thea, Friis, ankom 31. Oktbr. til Cartagena.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Kjøbenhavn. Trekroner N. Den 15de November 1904 forandres Taagesignalet paa N.-Enden af Trekroner Bølgebryder saaledes, at der paa Klokken med Maskinkraft slaas To-Slag hver 20 Sekunder. Klokken er ophængt paa Fyrtaarnet ud imod Kronløb.

Den 15de November 1904 oprettes en Stormvarsel-Station i Kjøbenhavn.

Masterne til Signalerne er anbragt paa Nyholms gamle Kran paa Orlogsværftet. Opslagskassen til Vejrkort m.m. vil blive anbragt ved Gitterporten foran „Meteorologisk Institut“.

Isefjord. Roskildefjord. Frederikasund N. V. for 5 Fods Pullen N. for den N.-ligste Halmpræk ved Klinten er det midlertidige Sømærke nu ombyttet med en rød og hvid stribet Stage med en Riskost over en Halmvisk.

Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Paa Falster og paa Lolland er der ved de tidligere Færgebroer ved Guldborg Færgested anlagt ny Færgelejer, i hvilke Dybden er 9 Fod.

Ved hvert Færgeleje brænder for Færgerne tre Lanterner, nemlig en hvid som Bagfyr midt for Lejet, en grøn om Styrbord og en rød Lanterne om Bagbord for Indgaaende paa Lejernes Yderender. Flammens Højde: for Bagfyrene 12 Fod, for Forfyrene 9 Fod. Fyrpæle af samme Farve som Fyrene.

Paa Falster er Færgelejets Retning N. 51° Ø., Afstanden mellem Bagfyr og Forfyr 68 Alen. Paa Lolland er Færgelejets Retning N. 29° V., Afstanden mellem Bagfyr og Forfyr 59 Alen.

Grønland V.-Kyst. Frederikshaab. Ifølge Opgivende fra Grønlanderne ligger uden for Skærgaarden NV. for Frederikshaab et Skær, hvorpaa der er c. 2 Fv. Vand. Det ligger omtrent 6 Kml. N. t. V. fra Kioke (Vardø) og i Mærket, en kuppelformet Top overet med Nordre-Storøes højeste Top. Beliggenhed: Omtrent 62° 2' N. Br. 49° 52' V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholm Skærgaard. Garpen. Garpen Fyr er nu forandret til et Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. Lyset er hvidt fra N. 85° Ø. til S. 81½° Ø. og fra N. 81° V. til N. 76° V., med grønt Lys om Styrbord, rødt Lys om Bagbord af disse Vinkler, naar man staar mod Fyret.

Stendörren. Stendörren Fyr er nu forandret til et Fyr med To-Formærkelser hver 10 S. Lyset er hvidt fra N. 60½° Ø. til N. 68½° Ø., med grønt Lys N. for, rødt Lys S. for denne Vinkel.

Dalaröström. Saltsäcken. Paa Saltsäcken er nu tændt et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 10 S. Flammens Højde: 11 Fod. Lysævnen: 6,5 Kml. Hvidt Fyrhus paa Granitfundament. 30 Alen fra Fyret ud mod Farvandet er Dybden 19 Fod. Lystønden er inddragen.

Tyskland. Danziger Bugt. I Danziger Bucht foretages Vinterafmærkningen indtil Udgangen af November.

Neufahrwasser. Uden for Neufahrwasser er der nu ogsaa Lodstjeneste om Natten undtagen med paalands Storm.

Kieler Fjord. I Kieler Fjord er Baaker til Brug ved Opmaalning opført ved Kitzberg Fyrbaake, ved Kahlenberg, 2 Kbl. S. for Bülk Fyrtaarn, 1 Kbl. N. for Heidkathe og 1½ Kbl. Ø. for Brasilien, Kolberger Heide.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Bönhasensand. Den røde og sorte Lystønde ved Bönhasensand Ø.-Ende er flyttet ned ad Elben og ligger nu i 21 Fod Vand, paa 53° 32' N. Br. 9° 54½' Ø. Lgd.

Weser. Dwarsgat. Lys- og Klokke-tønden i Dwarsgat er sort, mærket Nr. 10. Den viser hvidt Et-Blink af 1½ S. Varighed hver 4 S. og ligger i 22 Fod Vand, fra Eversand

høje Fyr i S. 77° V., fra Meyersledge Fyr i N. 80° V. og fra Hoheweg Fyr i N. 31° Ø.

Wangeroog. I den første Halvdel af November 1904 forandres Wangeroog Fyr til at vise: Hvidt Tre-Blink fra S. 86½° V. gennem V. til N. 19½° V., hvidt, fast Fyr fra N. 19½° V. til N. 14½° V., hvidt Fire-Blink fra N. 14½° V. gennem N. til N. 8° Ø., hvidt, fast Fyr fra N. 8° Ø. til N. 15° Ø. over Indløbet til Alte Jade, hvidt Fire-Blink fra N. 15° Ø. til N. 37½° Ø., rødt, fast Fyr fra N. 37½° Ø. til N. 49½° Ø., hvidt Fire-Blink fra N. 49½° Ø. til N. 70½° Ø., rødt, fast Fyr fra N. 70½° Ø. til N. 83½° Ø., hvidt Tre-Blink fra N. 83½° Ø. gennem Ø. til S. 50° Ø. og rødt Tre-Blink fra S. 50° Ø. til S. 43½° Ø.

Under Forandringen vises et fast, rødt og hvidt Fyr med mindre Lysævne og Synsvidde.

Ems. Emden. De faste Forfyr paa Strækningen Emden til Knock og for Emden Yderhavn skal forandres til hvide Fyr med En-Formærkelser hver 5 S., Lys 4 S., Mærke 1 S.

Holland. Zeegat van Goeree. Zuiderdiep. I Zuiderdiep er den mindste Dybde nu 14 Fod, nemlig i Linjen Baaken med Ballon overet med Scharrezeepolder.

England. Themsen. Sea Reach. I Sea Reach er Jenkin sort og hvid tærnedede Stumptønde nu ombyttet med en Lystønde.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Granville. Granville røde Havnefyr er ombyttet med et nyt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 37 Fod. Lysævnen: 3½ Kml. Der er ikke Vagt ved Fyret.

England V.-Kyst. Solway Forth. Solway og Cote. Solway Fyrskib viser hvidt Et-Blink hver 10 S. Synsvidden: 10 Kml. 54° 48' N. Br. 3° 32' V. Lgd.

Cote Fyr er rødt, fast. Synsvidden: 9 Kml. 54° 52½' N. Br. 3° 23' V. Lgd.

Morecambe Bay. Heysham. Paa Near Naze er tændt et hvidt, fast Fyr, 5½ Kbl. N. 57° Ø. fra den N.-lige Bølgebryders V.-Ende. Holdt overet med det hvide, faste Fyr paa S.-Molen i N. 46° Ø. leder det mellem Grundene i Heysham Lake. Det lyser kun over en lille Vinkel paa hver Side af Ledefyrinjen. 54° 2½' N. Br. 2° 55' V. Lgd. Heysham Havn er nu aaben for Trafik og Morecambe Havn lukket.

Skotland V.-Kyst. Loch Carron. En 12 Fods Klippe er funden i Snævringen af Loch Carron, 1½ Kbl. S. 39° V. fra 8 Fods Klippen i Bugten V. for Strome Castle, og fra NØ-Hjørnet af Strome Færge Pier i N. 63° V. Indtil ½ Kbl. SSV. for Klippen er der kun 3 Fv. 57° 21½' N. Br. 5° 33½' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Quiberon. Basse Catic. Paa Basse Catic er opført et rødt, ottekantet Taarn med Kogle, 24 Fod over Højvande. Den røde Spirtønde ved Grunden er inddragen.

Gironde. Pauillac. Følgende Fyr ved Pauillac er nu forandret; deres Plads er saaledes: Gaët Fyr: 45° 12' 19" N. Br. 0° 44' 50" V. Lgd. Mousset Fyr: 45° 13' 25" N. Br. 0° 45' 25" Ø. Lgd. Débarcadère de Pauillac Fyr: 45° 11' 50" N. Br. 0° 44' 38" Ø. Lgd. Saint Lambert Fyr: 45° 11' 17" N. Br. 0° 44' 37" Ø. Lgd.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Fyrskibet „Anticosti“. Anticosti Fyrskib viser for Resten af denne Sæson faste, elektriske Fyr i Stedet for Fyr med Formærkelser. Fra 1905 er Fyrene atter som tidligere.

Førene Stater i Nord-Amerika. Maine. Blue Hill Bay. Black Island SØ. Grindstone. Paa Grindstone Ledge er rejst en rød Stage med en rød Tønde paa Toppen.

Frenchman Bay. En sort Stumptønde Nr. 3½ er i 32 Fod Vand udlagt mellem Thrumbcab og Schooner Head. tæt Ø. for ½ Fods Grunden, fra Egg Rock Fyr i N. 89° V. og fra Schooner Head i N. 9° V.

Massachusetts. Boston Bay. Marblehead. Den hvide Spirtønde med sort Ballon ud for Marblehead er inddragen.

Delaware Bay. Fyrskibet „Overfalls“ Nr. 69 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 72. Fyrene er uforandret. Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 5 S. Varighed.

Potomac River. Washington. I Potomac River, tæt ved Washington, er følgende Tønder udlagt: Naval Magazine røde Spirtønde Nr. 0 i 16 Fod Vand, fra Washington Monument i S. 4° Ø., og fra Yderenden af Naval Magazine Vært i S. 29° V. Potomac City Flats røde Spirtønde Nr. 4½ i 17 Fod Vand, fra Kuplen paa Capitol i S., og fra Buzzards Point i S. 74° Ø. Channel Spirtønde Nr. 3 i 17 Fod Vand, fra Kuplen paa Capitolet i S. 1° Ø. og fra Poplar Point i N. 63° V. Anacostia Flats Spirtønde Nr. 10, i 17 Fod Vand, fra Kuplen paa Capitol i S. 19° Ø. og fra Buzzards Point i N. 39° Ø. De tre sidstnævnte Tønder ligger ved Kanten af Grunden.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Napoli. Masten paa Maschio Angioino, hvorfra Tidsignalet i Napoli gives, staar 632 Alen N. 84° V. fra Fyret og i N. 28° V. fra Observatoriet. 40° 50' 15" N. Br. 14° 15' 20" Ø. Lgd.

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

Ceylon S.-Kyst. Belligam Bay. En 3 Fv. Grund er funden i Belligam Bay, 2 Kml. S. 19° Ø. fra Mirissi Point og i S. 89° V. fra Dondra Head Fyr. 5° 55' N. Br. 80° 27' Ø. Lgd.

Bay of Bengal. Hugli. Omtrent den 1. December 1904 foretages følgende Forandringer i Belysningen og Afmærkningen i Hugli:

Long Sand Fyrskib ombyttes med et Fyrskib uden Besætning, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 8 S. Lys 4 S. Mørke 4 S. Synsviddens: 10 Kml. Taagesignal gives med Klokke. 21° 36' N. Br. 87° 59' Ø. Lgd.

Long Sand sorte Spidstønde, 2₁₀ Kml. S. 17° Ø. fra Long Sand Fyrskib, ombyttes med en sort, stump Lystønde, der viser hvidt To-Blink, hvert af c. 1 1/2 S. Varighed, fulgt af c. 5 1/2 S. Mørke.

Apex hvide Stumtønde, 6₂ Kml. N. 4° Ø. fra Long Sand Fyrskib, ombyttes med en sort og hvid vandret stribet, spids Lystønde, der hver 6 S. viser En-Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S.

Den hvide Spidstønde „G“ i Western Channel, 5₄ Kml. S. 89° V. fra Long Sand Fyrskib, ombyttes med en sort, stump Lystønde, der viser hvidt Fyr med to Formærkelser hver 15 S., Lys 6 S., Mørke 6 S., Lys 1 1/2 S., Mørke 1 1/2 S.

Upper Western Jallingham hvide Spidstønde, 2₁₃ Kml. S. 77° Ø. fra Haldia Island S.-Pynt, ombyttes med en sort, stump Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S. 21° 55' N. Br. 88° 3' Ø. Lgd.

Kalpi Ankerplads hvide Spidstønde, 1 1/2 Kml. S. 11° Ø. fra Kalpi Fyr, ombyttes med en sort og hvid vandret stribet, spids Lystønde, der viser hvidt To-Blink, hvert af c. 1 1/2 S. Varighed, fulgt af c. 5 1/2 S. Mørke. 22° 4' N. Br. 85° 11' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Fransk Indo-Chine. Pnom Penh. To Ledefyr er tændt for at angive Midten af det N.-lige Løb ved Indløbet i Tonlé Sap. Bagfyret bestaar af et rødt Fyr over et grønt. Flam-mens Højde for det røde Fyr: 80 Fod. Rød Fyrbaake i Byen. Forfyret bestaar af et rødt Fyr over et grønt. Flam-mens Højde for det røde Fyr: 76 Fod. Rød Fyrbaake 375 Alen N. 70° Ø. fra Bagfyret. Lysævnen: 5 Kml. for de røde, 3 Kml. for de grønne Fyr. Fyrene slukkes, naar Dybden i det almindelige Løb bliver over 12 3/4 Fod.

Quatre Bras. De fire Tønder i det ny Løb Nord des Qatre Bras viser ikke mere Fyr. En sort Spidstønde Nr. 5 er udlagt paa venstre og en rød Spidstønde Nr. 6 paa højre Side af Løbet, ved Udløbet i Tonlé Sap.

Kina. Yangtzekiang. South Channel. Midtfarvands Lys- og Klokketønden i South Channel er flyttet 1₅ Kml. S. 2° Ø. hen og ligger nu fra Fyrskibet „Tung Sha“ S. 50° Ø., 10₄ Kml. og fra Yangtze Cape i N. 60° Ø. 31° 2' N. Br. 122° 9' Ø. Lgd.

Liau Tung Gulf. Liau Ho. Yin-Koa. Dampere „Tsuna Maru“ er sunken midt i Løbet ud for Toldbygningen paa Yin-Koa Ankerplads. To Master er 6 Fod over Vandet. Ved Vraget ligger et Fartøj, der viser et rødt Flag og om Nat-ten en rød Lanterne.

Gulf of Pechili. Pagoda Islands. En 12 Fods Klippe er funden ved Pagoda Islands, fra N.-Enden af den N.-lige Hwang Ching Tao i S. 59° V., fra S.-Enden af Ta Kin Tao i N. 60° V. og fra N.-Pynten af To Ki Tao i N. 38° 19' N. Br. 120° 45' Ø. Lgd.

Japan. Tanega Shima SØ. Ved Tanega Shima er følgende Grunde fundet:

Et 3 Fv. Rev Yokoze paa 30° 19' 30" N. Br. 130° 59' 40" Ø. Lgd. Et 1 Fv. Rev Orize paa 30° 18' 30" N. Br. 130° 59' 20" Ø. Lgd. Et 7 Kbl. i NØ. og SV. langt Rev Genza-huroze med 5 & 6 Fv. og en mindste Dybde af 2 1/2 Fv., paa 30° 16' 40" N. Br. 130° 58' 15" Ø. Lgd. En i N. og S. 1 Kml. lang og 4 Kbl. bred Grund, Nabewari, med 2 1/2 Fv. mindste Dybde, paa 30° 15' 15" N. Br. 130° 57' 30" Ø. Lgd. og 2 1/2 Fv. paa 30° 14' 30" N. Br. 130° 57' 30" Ø. Lgd. Man bør ikke komme Tanega Shima S.-Ende nærmere end 10 Kml.

Honshu NV.-Kyst. Niigata. Shinano Gawa. 3 Fv. Grænsen uden for Shinano Gawa Bølgebrydere strækker sig 1 1/2 Kbl. længere til Søs end angivet paa Kortene.

Hokushu N.-Kyst. Soya Wan. Wakkanai. Ved Wakkanai er følgende Grunde fundet:

En 1 1/2 Fv. Klippe, fra Koitoi Zaki, en Pynt midt i Bug-ten, i N. 4 1/2° Ø. og fra Wakkanai Fyr i N. 66° Ø. og c. 100 Alen NØ. herfor 1/2 Fv. Klippe med 1 3/4 à 2 Fv. omkring den. En 2 1/2 Fv. Klippe med 3 3/4 à 4 Fv. omkring den, fra Wakkanai Fyr i S. 82° Ø. og fra Kotoi Zaki N.-Ende i N. 8 1/2° V.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. November 1904. — Negligence Klau-suler. — Tab af Menneskeliv til Søs. — Konsulatavgiftens Nedsættelse. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for No-venber Maaned. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragt-markedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønne til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6.

Fragtfartøj med 12 Hestes Petroleumsmotor.

Et saadant nyt Fartøj, kutterrigget, god Sejler, c. 17 Tons Brutto, staar til Salg hos Undertegnede. Motoren er en ny 2 cyl. Maskine, der er i Stand til at give Kutteren en Fart af 6 Knob. Fartøjet kan indrettes efter Køberens Ønske, og er billig til Salg, naar Handel kan ske snarest.

Esbjerg Skibs- og Baadebyggeri

Th. Dahls Eff. N. Raun-Byberg.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		77 ¹ / ₂	77 ³ / ₄
Danmark		71	72
Norden		90 ¹ / ₄	90 ³ / ₄
Kjøbenhavn		70 ¹ / ₄	71
Carl		77 ¹ / ₄	77 ³ / ₄
Dannebrog		79 ³ / ₄	80 ¹ / ₂
Skjold		60	61
Urania	18	17 ³ / ₄	18 ¹ / ₂
Union	80	79 ³ / ₄	80
Dampsk. af 1896		82 ¹ / ₂	83
Østasiatiske	86 ³ / ₄	86 ³ / ₄	87
Østersøen		89	92
Nordsøen		27	30
Vesterhavet	102	100	107
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	62
Inga		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.	100	99 ¹ / ₂	101
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		100 ¹ / ₂	105
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		98	99
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₄	85
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₄	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		97	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 —		90	92
Aktier.			
Nationalbank		139 ¹ / ₄	141 ¹ / ₂
Privatbank	117 ³ / ₄	117 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Landmandsbank	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Handelsbank		126 ³ / ₄	127 ¹ / ₄
Grundejerbank		115 ¹ / ₄	115 ³ / ₄
Burm. & Wain	97 ¹ / ₄	97	97 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	90	89 ³ / ₄	91
Sukkerfabr.	159 ¹ / ₄	157 ¹ / ₄	157 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		129	130

Vekselkurser d. 2. November 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.13	18.10
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. November 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	91.60
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	102.25
5% Rumænske Stats	100.30
4% — — 1890	83.50

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

„Urania“ 4,000, „Union“ 24,000, „Østasiatisk Kompagni“ 8,000, „Kbhvn“ 16,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 2,000, „Norden“ 14,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Carl“ 2,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskab.

Hamburg—Kjøbenhavn og vice versa.

Damper ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamburg de samme Dage. Lægter ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Lørdag; billigste Fragtrater erholdes ved Henvendelse til H. M. Gehrckens, Hamburg.

Baltimore—Kjøbenhavn.

Dpsk. „Louisiana“ ventes ekspederet fra Baltimore c. 15. November. Derefter Afgang c. hver 3. Uge. Agenter i Baltimore: D'hr. Patterson Ramsay & Co.

Fra d. 3.—9. November.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført. Godsindlevering se nedenfor.

Torsdag.

Til Horsens [Thy] 3 Eftm.
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
 Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.
 Til Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.
 Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
 Til Vejle [Jyden] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
 Til Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Aalborg] 7 Aften.
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.
 Gods modtages Onsdag og Torsdag.
 Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.
 Til Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Esbjerg] forv. Middag fra Larsens Plads (kun for Gods).
 Til London [Viking] 2 Eftm. fra Korn tørringsmagasinet.
 Til Newcastle [Una] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition i Havneg. 27).
 Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havnegade. (Torsdag: Ekspedition i Havnegade 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg*, Aggersund*, Løgster*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.
 Gods til Holstebro og Ringkjøbing via Struer efter gennemgaaende Takster.
 *) Ikke for Gods.
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
 Til Færøerne (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Boden hoffs Plads.
 Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [M. G. Melchior] 12 Middag fra Toldboden.
 Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.
 Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg*, Staun, Aggersund, Løgster, Skive, Hvalpsund, Fur og Nykjøbing M. [Thy] 3 Eftm.
 *) Ikke for Gods.
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).
 Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
 Til Hamborg [Maja] Eftm.
 Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Fix].
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Søndag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moss og Laurvig paa Returen om Onsdagen [Baldur] 3 Eftm.
 Til Samso og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
 Til Grenaa [Falster] 10 Aften.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.
 Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.
 Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
 Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
 Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F., anl. Stege paa Returen om Onsdagen [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
 Til Stege, Kallehave og Præsto [Aalborg] 10 Aften.
 Til New York og Baltimore [Florida].
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

Tirsdag.

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.
Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.
Til **Riga** [Union] 3 Eftm.
Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden.
Fra **Esbjerg** til **Grimbsby** [Frejr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Onsdag.

Til **Frederikshavn, Horten** og **Christiania** [H. P. Prior] 3 Eftm.
Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).
Til **Samsø** og **Odense** [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til **Stettin** [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.
Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.
Til **Hamburg** [Ella] Eftm.
Til **Windau** [Tyr] 3 Eftm. fra Havnegade. (Kun for Gods).
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Til Færøerne og Island. (via Leith).

Laura, d. 12. Novbr. Kl. 9 Fm. fra Bodenhoffs Plads.
Gods bedes snarest skriftligt anmeldt.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Skibe købes,

40—200 Reg.-Tons, af M. Ohlsson, Graadbrødersgade 13, Malmø.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikaenter af

Dicks bekendte **Maskin-** og **Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: DRYDOCKS, BLYTH.

LANDMANDSBANKEN

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

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa **Dansk Sejlskibsrederi-Forenings** Kontor, **St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.**, aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos **Tilleges Boghandel.**

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til

Formanden **Julius Gross,**

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. I. Sal. C.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*.
3 " fin Scotch Whisky,
3 " ægte gl. Madeira,
3 " " rød Portvin,
anbefales til d'Hrr. Skibskaptejner
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderihavn. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Skib til Salg.

En Jagt c. 9½ Netto Reg.-Tons stor, laster 400 Centner død Vægt, godt Inventar og holdt i god Stand, er prisbillig til Salg.

Skibet er for 5 Aar siden underkastet en større Reparation og er en udmærket Sejler.

Nærmere Oplysninger hos

Chr. Hintz, Arnis, Slesvig.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Lærnde i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lødvæsenet, Vandbygningsvæsenet,
Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

— DAMP SKIBE —

samt Kontrahering af nye.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc. findes stedse paa Haand.

James Stenstrøm

Skibsmægler- og Befragtningsforretning
Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,

Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

G. C. De Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

C. HANSEN,

GIJRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine- og
Steuere,
Kikkertør,
Baro-
metre,

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

River-side Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

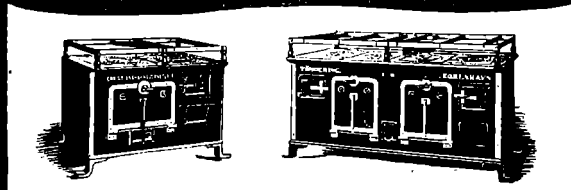
Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter, **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784



Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } **Skræderi og**
fuldstændig/ **Herreekvipering.**

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.

Normal Underbeklædning,
prima Varer.

ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6%, Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

Fiskefartøjer

ny Konstruktion

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.

Stiftet 1724. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 400,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45. Kjøbenhavn, Torsdag den 10. November 1904. 11. Aarg.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhryringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang spe-
ciel Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middags-
retter), Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.

Desuden:

Frugtsafer, Syltetøjer, Maskintørrede Grøntsager i □ Blik-
daaser (bedste Opbevaringsmiddel).

Alle Fabrikens Artikler vil paa Forlangende kunne er-
holdes i enhver Skibsprovianteringsforretning og hos alle
Købmænd hele Landet over.

Forlang udtrykkelig kun Faaborgs
Tilvirkning.

Dansk Vin- og Konserves-Fabrik

M. Rasmussen, Faaborg

Københavns En gros Filial:
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252



Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

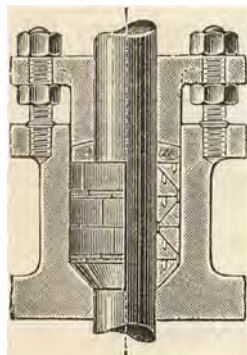
Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.
Over **47,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,
Uddybningsmateriel,
Sandpumpedampere,
Transportpramme og Lægter-
fartøjer, sødygtige og
af enhver Størrelse,
altid disponible.
Bugserdampere, Trawl-
og Hav-Fiskertøjer,
Fisketransportfartøjer etc.
udføres fordelagtigt
ved



Ingeniør **ANDR. VANG,** Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69, Statstelefon.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to Gener. Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Traflee 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen
forhen Martin Nissen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



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

Kjøbenhavn, d. 10. November 1904.

Den her i Bladet for 27. Oktober refererede Sø- og Handelsretsdom i Sagen Skibstømrer Anders Andersen mod Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet af 1896 giver os Anledning til endnu nogle Betragtninger ud over dem, vi allerede fremsatte samtidig med Dommen.

Som det vil erindres, vandt Skibstømrer Andersen Sagen, idet Rederiet dømtes til at betale ham en Maanedes Hyre med Renter og Sagsomkostninger — en Dom, som vistnok er bleven modtaget med nogen Forundring blandt de fleste Søkyndige, selv om den ogsaa, vel navnlig fra juridisk Side, har mødt nogen Tilslutning. Man kan imidlertid finde selve Dommen korrekt eller ikke — det betyder for saa vidt mindre, som man jo nu ved dens Afgørelse af Sagen véd, hvad man for Fremtiden har at rette sig efter, og som vi viste den Gang, kan Dommens Konsekvenser ikke betragtes som ugunstige for Skibsfarten — men jævnsides med Dommen opstaar det Spørgsmaal, om Rederiet ogsaa havde været berettiget til at afskedige Tømmermanden, selv om Retten havde givet Rederiet Medhold i den af dette fremsatte Betragtning, at Skibet ikke blot havde anløbet Havnen her, men at Rejsen var endt her i Kjøbenhavn.

Sølovens § 82 bestemmer, at „naar ikke andet er vedtaget, er Søfolk, som er forhyrede for ubestemt Tid, pligtige at følge Skibet, indtil det efter endt Rejse enten er ankommet til Forhyringsstedet eller, hvis de er forhyrede i Danmark, til hvilken som helst indenlandsk Havn“. Heraf følger, at Tømmermanden, under den ovenfor anførte Forudsætning var pligtig at følge Skibet til Kjøbenhavn, men dette er naturligvis i Virkeligheden ikke ensbetydende med, at Rederiet var berettiget til at afskedige ham der. Vi tror ganske vist — hvad vi ogsaa gik ud fra i vor Kommentar til Dommen — at den gængse Opfattelse af § 82 er den, at denne giver en Regel for, saa vel naar Sømanden kan forlange Afsked, som naar Rederiet kan afskedige Sømanden, men maa samtidig indrømme, at det er tvivlsomt, om denne Fortolkning vil vise sig at kunne opretholdes. Os bekendt foreligger der ikke nogen Dom til Afgørelse af Spørgsmaalet, ikke heller er Sø- og Handelsretten i det foreliggende Tilfælde kommet ind paa denne Side af Sagen, idet Retten beklageligt nok stanser ved den Erklæring, at Rejsen ikke, som af Rederiet fastholdt, kan betragtes som endt. Begge Dele kan imidlertid skyldes, at den Opfattelse, vi gik ud fra, virkelig er gængs overalt.

Viser denne almindelige Fortolkning sig at være uholdbar, saa medfører dette en Konsekvens, som rækker temmelig langt, idet en Sømand, der er forhyret paa ubestemt Tid, i saa Fald i al Almindelighed kun kan afskediges mod, at Rederiet betaler ham en Maanedes Tillægshyre — med andre Ord: Søloven mangler en Bestemmelse i denne Retning, thi det kan dog næppe antages at have været Lovens Mening, at Sømanden skulde stilles særlig gunstigt blot af den Grund, at Forhyringen er sket paa ubestemt Tid.

Ved vor Kommentar til Dommen i det ovenfor anførte Nummer af Bladet henledede vi tillige Opmærksomheden paa et helt andet Punkt, der, uagtet det ikke har nogen Forbindelse med det principielle i Dommen,

dog ikke er uden en vis Interesse, nemlig Spørgsmaalet om Nødvendigheden af den i Rederiets subsidære Frifindelsespaastand indeholdte Indrømmelse. Under Henvisning til Sølovens § 84 erkendte Rederiet, at der — idet Rejsen var endt her i Kjøbenhavn — tilkom Sagsøgeren Hyre, indtil Losningen var endt.

Om denne Indrømmelse antog vi, at den maatte bero paa en Misforstaaelse, idet der efter vort Skøn aldeles ingen Overensstemmelse fandtes mellem den og Sølovens § 84. Vi har i den Anledning fra Rederiet modtaget nedenstaaende Oplysninger ved dettes Sagfører:

„Med Hensyn til omskrevne Passus angaaende mit subsidære Standpunkt tillader jeg mig at oplyse dette ved følgende, idet „Dansk Søfartstidende“ har gjort sig skyldig i en Misforstaaelse, i alt Fald af min Procedure, paa dette Punkt.

Her var ikke Tale om Tjenestens Ophør paa Grund af Opsigelse til dansk Havn, men om dens Ophør paa Grund af Rejsens Tilendebringelse. Og med Hensyn til Betydningen heraf indtog jeg for at stemme Retten gunstig et mere klart Standpunkt end Professor Bentzon, der i sin Soret Pag. 118 siger: „Ved en Rejse“ . . . sigtes til Farten til en Havn, hvor en ikke ubetydelig . . . Losning finder Sted“. Jeg udtalte, at jeg fandt dette et vagt Kriterium og fremsatte som Kriteriet for en Rejses Afslutning: Udlosning. Men naar der bygges paa det faktiske: Udlosning, maa man formentlig mene dens Slutning og ikke dens Begyndelse. Jeg tillader mig ogsaa her at henvise til, at i Forholdet til Befragteren kan Rejsen først kaldes pligtsmæssig endt, naar det sidste Stykke er afleveret“.

Min subsidære Begrænsning af Frifindelsespaastanden skyldes saaledes ikke nogen Misforstaaelse, men blev foretaget med velberaaad Hu.

Vi kan her give Rederiet Ret i, at Talen var om Tjenestens Ophør paa Grund af Rejsens Tilendebringelse, og at Udlosningen i dette Tilfælde maa være et tilstrækkeligt Kriterium paa denne Tilendebringelse, men for disse to Punkters Vedkommende har der overhovedet ikke været nogen Uenighed til Stede. Ligesom Rederiet forudsætter vi, at Rejsen var endt, og at Tømmermanden af denne Grund kunde afskediges, men at Tidspunktet for Rejsens Tilendebringelse med Hensyn til Forholdet mellem Reder og Mandskab først skulde indtræffe ved Losningens Slutning, forekommer der os ikke at være noget, der taler for, selv ganske bortset fra Bestemmelsen i Sølovens § 84. Denne Paragraf, der utvetydigt bestemmer, at Søfolk, der isøvrigt kan forlange Afsked, dog paa Skipperens Begæring er forpligtede til at udføre den Tjeneste, som Omstændighederne kræver ved Losning, Fortøjning, Afrigning eller Oplæggelse i et Tidsrum af indtil en Uge efter Ankomsten, indeholder jo ikke et eneste Ord om, at Mandskabet kan forlange at forblive om Bord, indtil Losningen er endt. Alene den sidste Sætning i § 84: „De er dog ikke bundne ud over en Uge efter Ankomsten“, er imidlertid tilstrækkelig til at vise Uholdbarheden af Rederiets Paastand. Indtræffer blot det Tilfælde, at Losningen ikke er tilendebragt i Løbet af en Uge vil den Sømand, der kræver Afsked, fordi Rejsen er endt, fratræde sin Tjeneste paa et Tidspunkt, hvor Rejsen i Følge Rederiets ovenfor nævnte Paastand endnu ikke er endt. Men naar Rederiets Standpunkt fører til en saadan Selvmodsigtelse, skønner vi ikke rettere, end at det maa opgives, og naar Rede-

riet derfor hævder, at det ikke skyldes en Misforstaaelse, at den subsidiære Frifindelsespaastand er bleven begrænset paa den nævnte Maade, saa maa vi til Gengæld hævde, at det skyldes en Fejl.

Det er forøvrigt værd at lægge Mærke til, at der for saa vidt er et Berøringspunkt mellem Sølovens §§ 82 og 84, som de maaske begge, strængt taget, giver ensidige Bestemmelser, men medens § 82 vistnok overalt opfattes som tosidig, hvad der vel endog maa antages at være tilsigtet ved dens Affattelse, er der ingen Tvivl om, at § 84. kun binder Mandskabet og aldrig Rederen.

En i vore Søfartskredse højt anset Mand, Konsul Hans Smith i Kronstadt, er afgaaet ved Døden. Vi skal i vort næste Nummer nærmere omtale den Afdøde og hans lange Virksomhed.

Aalborgdamperen „Henning“ indkom til Aalborg d. 1. November, efter at være sluppet løs fra den 5 Dages Arrest i England.

„Aalb. Amtst.“, der har søgt dens Fører, Kaptajn Kusk Jensen, for at faa lidt Besked om, hvorledes det gaar til, naar et Skib bliver arresteret, meddeler herom følgende Oplysninger.

Kaptajnen fortalte: „Jeg var efter Ordre fra Rederiet rejst til Leith, da jeg her fik telegrafisk Melding om, at jeg havde Rettens Folk om Bord, og at Skuden var bleven beslaglagt. Jeg rejste øjeblikkelig tilbage og fik saa meddelt, at et Par Mænd var kommen om Bord sammen med et Par Maskinarbejdere og havde tilkendegivet Styrmanden, at Skibet havde at forblive her indtil videre, og at man til en Sikkerhed vilde borttage Dele af Maskinen. Styrmanden protesterede, men det hjalp ikke jo ikke noget. Der blev slaaet en Plakat paa Masten, og fra Maskinen fraskruede og fjærnedes man Kvadranten, hvormed man skifter fra Frem til Bak; derefter lagde Beslaglæggerne nogle Papirer ind paa mit Bord, og saa gik de. Nu laa jo Skibet godt og sikkert. Vi kunde jo ikke manøvrere, saa længe vi savnede Kvadranten.

Der var ikke andet for mig at gøre end at melde Rederiet, hvordan Sagerne stod, og saa afvente Begivenhedernes Gang. Foreløbig gav vi os til at lade Kul. Vi skulde jo have Kul med hjem, og vi kunde nok tænke, at vi ikke skulde blive liggende der i al Evighed.

Men dette førte til, at man blev urolig for, at vi alligevel skulde stikke af, siden vi havde saa travlt med at faa Ladning ind. Vi kunde jo sagtens faa fat i en ny Kvadrant og faa den sat ind, og der kom derfor Bud, at man til yderligere Sikkerhed vilde borttage endnu flere Maskindele.

Men saa blev jeg vred og erklærede, at saafremt det skete, vilde baade jeg og hver eneste Mand af Besætningen forlade Skibet, der saa maatte ligge for Beslaglæggernes Regning og Risiko. Men saa vidt kom det ikke, og der blev ikke gjort Skridt til at binde os yderligere.

Det var Mandagen d. 24. Oktober, vi blev beslaglagte, og først om Fredagen d. 28de fik vi Meddelelse om, at den forlangte Kavtion var stillet og Beslaglæggelsen hævet. Vi var da færdige med Indladningen og rede til Afgang, men vi savnede jo vor Kvadrant. Den blev sendt os sammen med Folk, der skulde lægge den ind, men inden det Arbejde var færdigt, var det bleven Aften, og Dokken var lukket. Vi maatte altsaa blive liggende til næste Dag.“

Paa et Møde i Randers d. 4. ds. konstitueredes Aktieselskabet Randers Fjorddampbaadselskab.

Aktiekapitalen er 30,000 Kr. Selskabet vil drive daglig Sejlads paa Randers Fjord med en dertil indkøbt Damper. Til Formand for Bestyrelsen valgtes Mægler Hassager.

Den forulykkede Kaptajn Becker, Fører af Barkskibet „Emilie“ af Fanø, var i Følge „Esbj. Av.“ paa sin første Tur med Barken, som han overtog efter at have været Lærer ved Fanø Navigationsskole. Becker, der var ugift og Søn af Bogtrykker Cohn i Kjøbenhavn, fik i Foraaret 1901 tildelt Medaillen for ædel Daad. Han havde i Efteraaret 1900 reddet Besætningen, 10 Mand, fra Fanø-Barken „Poul“, der under en voldsom Orkan var strandet paa Floridas Kyst.

Becker, som var Styrmand om Bord, viste ved denne Lejlighed det overordentlige Mod med en Line om Livet at svømme gennem Brændingen og den rivende Strøm for at naa Land. Flere Gange mislykkedes Forsøget og han maatte hales ind igen. Til sidst forbød Kaptajnen ham at gaa den visse Død i Møde. Men da Kaptajnen et Øjeblik var gaaet ned i Kahytten for at føre Journalen, sprang Becker ud igen, og nu naaede han, med Fare for at blive knust mod Klipper og Vragstumper, til Land. Ved Hjælp af en tykkere Line lykkedes det ham at faa halet hele Besætningen i Land paa den øde Kyst.

I det norske Statsraad d. 2. ds. er der for udvist hæderligt Forhold ved Emigrantskibet „Norge“s Forlis d. 28. Juni d. A., ved at have taget Kommandoen over en af Skibets Redningsbaade og ved sit Mod og sin energiske Optræden at have bragt denne Baad med de om Bord værende 32 Mennesker i Sikkerhed efter 6 Dages Ophold paa det aabne Hav, tildelt Sejlmager Jørgen Hansen fra Larvik en Æresgave.

Fra Thurø skrives d. 5. ds. til Svendb. Amtst.: Paa Grund af de lidet lønnende Fragtrater er allerede en Del Skibe oplagte i Sundet, og flere ankommer daglig; dog finder der med Besvær enkelte Befragtninger Sted for de hjemkommende Skibe, men til saa lave Noteringer, at Rederne kun ugerne gaar med dertil.

Udenrigsministeriet meddeler os:

Macassars Havn (Celebes), der hidtil har været Frihavn, ophører dermed, naar de betydelige Udbedringsarbejder, der for Tiden foretages, bliver færdige, ventelig i Slutningen af 1905.

Højesteretsdom.

Højesteret har skriftlig behandlet følgende Sag, der fra Sø- og Handelsretten var indanket for Højesteret:

Styrmand Monk Petersen, der havde været paa-mønstret Damperen „Vera“, forlangte ved sin Afskedigelse Godtgørelse for Overarbejde ved Lastning og Losning paa Søn- og Helligdage. Føreren nægtede at betale ham ud fra den Betragtning, at der overhovedet ikke tilkommer Styr mænd Overarbejdspenge.

Sø- og Handelsretten udtalte i sin Dom af 10. Februar 1904 (se Dansk Søfartstidende Nr. 7 for d. 18. Februar 1904), at man ikke kunde udlede nogen bestemt Besvarelse af Spørgsmaalet deraf, at Sølovens Kap. IV, hvor § 96 findes, omfatter Skibsmandskabet i sin Helhed, altsaa ogsaa Skibsofficererne undtagen Skip-

peren, men Spørgsmaalet maatte afgøres efter Forholdets Natur, der maatte være bestemmende for, hvorvidt Styrmand i et givet Tilfælde maatte falde ind under Ordet „Mandskab“. Naar nu hensaaes til, at Styrmands og Maskinmestres Løn var adskillig højere end de øvrige Søfolks og beregnes anderledes, ligesom deres Arbejde ved Lastning og Losning i det hele var af en noget anden Karakter end det øvrige Mandskabs, og deres Stilling i det hele var saa forskellig fra dettes, fandt Retten ikke, at det kunde antages at have været Mening med Sølovens § 96, at den kunde findes bragt til Anvendelse paa dem. Føreren blev derefter frikendt for Styrmandens Tiltale.

Højesteret kom til det modsatte Resultat med følgende Begrundelse:

Da Sølovens 4de Kapitel under sin Overskrift „Om Skibsmandskabet“ utvivlsomt indbefatter baade Matroser og Skibsofficerer, alene med Undtagelse af Skipperen, maa ogsaa de Regler, som Kapitlets enkelte Paragrafer giver for Skibsmandskabet, antages at angaa baade Matroser og Skibsofficerer, med mindre der med Hensyn til enkelte Bestemmelser maatte være Grunde til Stede, der nødvendiggør Bestemmelsens Indskrænkning i nævnte Henseende. Med Hensyn til den i nærværende Sag paa-beraabte § 96 er saadanne Grunde imidlertid ikke til Stede, og Paragrafens Bestemmelse om særlig Godtgørelse for Arbejde, der af Skipperen paalægges Mandskabet til Losning eller Lastning paa Søndage eller Hjemlandets Helligdage, maa derfor ligesaa vel komme Styrmand som Matroser til Gode.

Det Resultat, Højesteret her er kommen til, forekommer os nogenlunde tilfredsstillende. Vi gjorde i sin Tid (se „Dansk Søfartstidende“ Nr. 8 for d. 25. Februar i Aar) gældende, at Sø- og Handelsrettens Dom skaber Uklarhed med Hensyn til Forstaaelsen af Sølovens fjerde Kapitel (om Skibsmandskabet) og med Hensyn til hvilke Rettigheder, dette tilsikrer Styrmand og Maskinmestre. Denne Uklarhed er for det i den foreliggende Sag omhandlede Spørgsmaals Vedkommende nu lykkeligvis hævet ved Højesterets Dom, der ikke efterlader nogen Tvivl om, at Sølovens Regler om „Mandskabet“ i det her omhandlede Tilfælde finder Anvendelse paa hele Besætningen undtagen Skibsføreren. Det synes os derfor glædeligt, at Dommen — paa Foranledning af Dansk Navigatørforening — blev appelleret, og at Højesteret kom til det angivne Resultat. Men desværre indeholder Dommen jo et Forbehold med Hensyn til Rækkevidden af Bestemmelserne i Sølovens fjerde Kapitel, et Forbehold, som vi ikke forstaaer, og som gør, at Dommen ikke, som den burde, gør det utvivlsomt, at Bestemmelserne i det nævnte Kapitel altid og ubetinget omfatter baade Matroser og Skibsofficerer.

Engelsk Admiralitetsretsdom.

Ved Admiralitetsretten blev d. 5. November afsagt Dom i en Sag, der var anlagt af Reder, Ladningsejer, Skibsfører og Mandskab paa dansk 3m. Skonnert „Kodan“ imod International Navigation Company (Limited) til Erstatning for Tab af Skib, Ladning og øvrige Ejendele som Følge af et Sammenstød mellem „Kodan“ og Indstævntes Dampner „Kensington“. I Følge Sagsøgerens Opgivelse befandt 3m. Skonnert „Kodan“ af Marstal, der førtes af Kaptajn Emil Boye Hansen og maalte 179 Register-Tons, sig d. 1. Juli d. A. kort før Kl. 7 Fmd. i Nærheden af St. Pierre Bank, New Foundland, omtrent 30 Kml. fra St. Pierre Island, paa Rejse

fra Campbellton, New Brunswick, til Isle of Man med Trælast og med en Besætning af 7 Mand. Det var tæt Taage med svag Kuling fra SV., „Kodan“ laa SSØ. an paa Styrbords Halse og gjorde en Fart af omtrent to Kml. i Timen. I Overensstemmelse med Søvejsreglerne gaves med de foreskrevne Mellemrum et Stød i Taagehornet. Under disse Forhold hørtes en lang Tone fra en Sirene af en Dampner, der viste sig at være „Kensington“, paa Bagbords Bov, øjensynlig i betydelig Afstand. Fra „Kodan“ gav man straks et Stød i Taagehornet og vedblev med Mellemrum at give dette Signal, og efter nogen Tids Forløb hørte man atter en Tone fra „Kensington“, der næsten samtidig kom til Syne mellem tre og fire Streger paa Bagbords Bov i en Afstand af mellem 50 og 100 Fod. Roret paa „Kodan“ blev straks lagt haardt ned, men før Skibet lystrede Roret, ramte „Kensington“, der løb stor Fart, med sin Styrbords Bov Skonnertens Klyverbom og Stævn, borttog alle Forgrejner og beskadigede Skroget i den Grad, at det straks løb fuldt af Vand, saa at det kom til at flyde paa Lasten og ikke længer kunde manøvreres. Efter Kollisionen blev Kaptajnen paa „Kensington“ anmodet om at slæbe „Kodan“ til St. Pierre, hvilket han nægtede, idet han dog var villig til at medtage Mandskabet. Da det var umuligt at bringe „Kodan“ i Havn uden Assistance forlod dens Besætning den og gik om Bord i „Kensington“ efter paa Opfordring af „Kensingtons“ Fører at have stukket Ild paa Vraget for at fjerne den Fare, der herigennem truede andre Skibe.

Det paastodes fra Sagsøgerens Side, at „Kensingtons“ Fart var for stor under de for Haanden værende Forhold, at den, da den hørte Skonnertens Taagesignal, undlod at stoppe og navigere med Forsigtighed, at dens Ror med Urette blev lagt Styrbord, at den med Urette havde gjort Forsøg paa at gaa for om „Kodan“, og at den endelig ved Sammenstødet undlod at mindske Fart, stoppe og bakke.

I Henhold til Indstævntes Forklaring er „Kensington“, der føres af Kaptajn Henry Morle, en Dobbelt-skruedampner paa 8,699 Tons Brutto, hjemmehørende i Liverpool, og den befandt sig den nævnte Dag kort før Kl. 6^h 30^m Fmd. paa omtrent 42° 22' N. Brd. og 56° 38' V. Lgd., paa Rejse fra Liverpool til Quebec og Montreal med 500 Passagerer og en Stykgodsladning. Som Følge af Strømmen styrede den V., og paa Grund af Taagen havde den i nogen Tid gaaet med halv Kraft, medens dens Dampfløjte benyttedes regelmæssigt.

Under disse Forhold hørtes Taagesignalet fra „Kodan“ omtrent ret forude, to tydelige Stød hurtigt efter hinanden. „Kensingtons“ Maskine blev straks stoppet og umiddelbart efter slaaet fuld Kraft Bak, idet der gaves tre korte Toner; derefter blev Roret lagt haardt Styrbord, og der blev givet to korte Toner. Kort efter kom „Kodan“ i Sigte i en Afstand af omtrent Halvdelen af „Kensingtons“ Længde og omtrent tre Streger paa Styrbords Bov. Skonnerten laa paa Styrbords Halse med alle Sejl sat, og idet den kom med betydelig Fart, ramte den med sin Klyverbom, Spryd og Stævn „Kensington“ paa Styrbords Side mellem Stor- og Fokkemasten. Dampneren laa paa dette Tidspunkt næsten stille i Vandet.

Indstævnte paastod, at „Kodan“ løb med for stor Fart, at den undlod at benytte sit Taagehorn tilstrækkelig hyppigt, og at den med Urette gav to Stød, Signalet for Bagbords Halse, medens den i Virkeligheden laa paa Styrbords Halse.

Retten kendte imidlertid „Kensington“ alene skyldig i Sammenstødet med den Motivering, at den havde løbet med for stor Fart*.

*) Den nærværende Motivering af Dommen er kommet os saa sent i Hænde, at vi ikke har kunnet medtage den her. Vi skal imidlertid komme tilbage til den i vort næste Nummer.
„Dansk Søfartst.“ Red.

Ulykkesforsikringsloven i Folketinget.

Lovforslaget om Ulykkesforsikring for Søfarende har i Mandags og Tirsdags været til første Behandling i Folketinget, hvor det fandt en særdeles gunstig Modtagelse. Der fremførtes en Del Indvendinger mod Enkeltheder i Forslaget, men dettes Principer og den Maade, paa hvilken det tilstræber at løse Opgaven, fandt almindelig Tilslutning. Vi giver i det følgende en kort Oversigt over Forhandlingen.

Bestemmelsen om, at det Rederi, der har fragtet et dansk eller fremmed Skib, er pligtig til at forsikre Besætningen, og at Rederiets Forsikringspligt bortfalder, naar Skibet bortfragtes til et udenlandsk Rederi, mødte Modstand fra alle Sider. Baade Ths. Larsen (Venstre-Reformpartiet), Neergaard (Det moderate Venstre), Martin Olsen (Social-Demokratiet) og N. Andersen (Højre) udtalte sig imod denne Ordning, fordi den vil kunne medføre Dobbeltforsikring for udenlandske Søfolk og vil unddrage danske Søfolk fra Forsikringen, saa længe vedkommende Skib er bortfragtet til udenlandsk Reder.

Indenrigsministeren gav endelig de Betæneligheder, der var fremførte mod dette Punkt i Lovforslaget, sin Tilslutning og stillede i Udsigt at ville gaa med til dets Ændring.

Fra Th. S. Larsens og J. Frederiksens (Venstre-reformpartiet) Side udtaltes Ønsket om, at den Statshjælp, der foreslaas givet Sejlskibe af mellem 20 og 300 Tons, maatte blive udstrakt til alle Sejlskibe, og Indenrigsministeren stillede sig velvilligt overfor dette Ønske.

Flere Talere, særlig Neergaard, fandt ikke Forslagets Kontrolbestemmelser med Hensyn til, at Mandskabet virkelig var forsikret, tilstrækkelig betryggende, og ønskede indført Kontrol ikke alene med, at Forsikringen var tegnet, men ogsaa med, at den holdes vedlige.

Forslagets Bestemmelser om Statshjælp til Sejlskibe betegnedes som ikke tilstrækkelig vidtgaaende. Neergaard hævdede saaledes paa Grundlag af statistisk Materiale, at Præmien alene for Dødsrisikoen vilde gaa op til c. 30 Kr. pr. Mand og gjorde stærkt gældende, at det vilde være uforsvarligt at paalægge Sejlskibene en saadan Byrde. Baade han, N. Andersen og J. Frederiksen tilraadede at gaa til et højere Statsbidrag til Sejlskibene, og Indenrigsministeren erklærede sig villig til at forhandle herom.

Med Hensyn til Søfolks Forsikring under Hjemsendelse ønskede særlig Martin Olsen, at de ogsaa skulde være forsikrede under Hjemsendelse med udenlandsk Skib, ikke, som efter Forslaget, alene med dansk Skib.

Lovforslaget henvistes sluttelig til et Udvalg paa 15 Medlemmer.

Lodserne og de ny Lodstakster.

Vi har modtaget følgende, som vi optager uden selvfølgelig at være enig med Indsenderen:

Af „Dansk Søfartstidende“ for 14. Juli d. A. ser jeg, at man paa Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling har anket stærkt over de ny Lodstakster. Saa-

ledes klager Hr. Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing M., over de urimelige Forhøjelser i Limfjorden, over Lodstvangen for Skibe paa over 10 Fods Dybgaende gennem Renderne ved Bejstrup og Draget og over, at der ingen Lodser findes paa disse sidstnævnte Steder, hvad der medfører, at saadanne Skibe nødes til at tage Lods fra Aalborg.

Jeg skal hertil bemærke, at da Hr. Rasmussen i sin Tid sejlede paa Limfjorden, tog han, saa vidt jeg husker, altid Lods fra Aalborg, og dette var ganske naturligt, thi det drejer sig nemlig aldeles ikke om Draget og Bejstrup Løb alene, hvor der altsaa nu er Lodstvang, men lige saa vel om Aalborg Broerne, Farvandet fra Egholms Hage gennem Dynen, eller Løbet Syd om Egholm lige til Gjøel og iøvrigt hele Vejen til og forbi Løgstør. Det er saaledes ganske naturligt, at Fartøjene tager Lods i Aalborg, men naar dette er Tilfældet, hvorledes skulde der da kunne leve Lodser paa de to Steder Draget og Bejstrup?

Hr. Rasmussen nævner eksempelvis, at en Damper paa indtil 500 Tons med 13 Fods Dybgaende skal betale i Lodspenge fra Hals Fyrskib til Nykjøbing M., ind og ud af denne Havn og tilbage til Fyrskibet igen 287 Kr. Idet jeg forudsætter, at dette Eksempel er rigtigt, er denne Betaling da virkelig saa overdreven? Der er 12 Lodser, der skal leve deraf, efter at c. 16 pCt. er fradraget — ganske vist er det mere end efter de gamle Takster, men disse gav ofte et rent ud latterligt Vederlag for Lodsens Ansvar.

Dansk Skibsfart er i Forhold til Udlændets ikke i den Grad overlæst med Byrder og Tvangsforanstaltninger, som mange tror; fremmede Skibe finder ikke, at Udgifterne her er særlig store, men Sagen er blot den, at det er noget nyt, at danske Lodser faar deres Arbejde og Ansvar betalt.

Hr. Havnefoged Møller, Svendborg, der iøvrigt slutter sig til Hr. Rasmussens Udtalelser, siger om Hjemrejsepengene, at disse er bleven forhøjede. Dette er ikke ganske korrekt, thi ved mange Lodserier er der foretaget en betydelig Nedsættelse. Et Eksempel, som Hr. Møller nævner, er heller ikke korrekt; en Damper paa 1,370 Brutto Tons med 16 Fods Dybgaende skal ikke betale 875 Kr. i Lodspenge fra Aarhus til Svendborg og tilbage til Fornæs, men derimod kun 463 Kr. 20 Øre. Endvidere er der Lodserier, hvor enkelte Størrelser af mindre Skibe betaler mindre efter de ny Takster end efter de gamle, f. Eks. Frederikshavns Lodseri, og rimeligvis er der flere af samme Slags.

De øvrige Talere, navnlig Hr. Konsul Lund, Rønne, og Hr. Kanalvoged Hansen, Odense, slutter sig i det væsentlige til de foregaaende i deres Arbejde paa at komme en hel Klasse i Samfundet, nemlig Lodserne, økonomisk til Livs i det Øjeblik, da disses Forhold er blevet nogenlunde taalelige.

Forhaabentlig vil dette dog ikke lykkes.

S.

Frugtmarkedet.

Der er ingen Bedring at notere noget Steds. Saa vel for Langfartens som for den kortere Farts Vedkommende er Markederne i en utilfredsstillende Tilstand, og for middelstore Baade (c. 3,000 Tons Dampere) er det umaadelig vanskeligt at finde lønnende Beskæftigelse, hvorimod der for Øjeblikket synes at være nok saa gode Chancer for mindre eller for meget store Baade. For Lastning ud over indeværende Aar sluttes der fremdeles næsten intet undtagen en lille Smule fra La Plata, men ogsaa herfra er Begæret efter Tonnage ringe og Forretninggangen i det hele taget slæbende. Hvad Østersøen

angaar, da er der desværre indtraadt en komplet Afslappelse, og de Rater, som nu bydes, levner ingen eller kun en saare ringe Fortjeneste. Adskillige Trælastpladser i Nordbotten er nu ude af Sagaen for i Aar, og St. Petersborg og Kronstadt er ogsaa paa Nippet til at lukke.

Det østlige Marked er forbleven stille, men dog nogenlunde fast, idet foregaaende Uges Rater, trods den lille Efterspørgsel, gøtøges. Calcutta sluttede for November og December paa Basis af 23/9 pr. Ton Dødvægt, og Bombay betalte 16/9 November, 16/6 November/December, Kurrachee 17/ November.

Sortehavet og omliggende Distrikter er for Anlægning nominelle paa Basis af 8/ fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn, medens der paa Charter højst kan opnaas 8/6 à 8/9. Fra Azoff betales sidst 10/9 à 11/ „any“. For Byg fra Novorossisk sluttedes en 3,800 Tons Baad til 9/ én dansk Havn, 9/3 to Havne, Lastning primo December. Sulina betaler omkring 8/9 L. H. A. R.

Middelhavet har været stille og fragtede hovedsagelig for Erts, hvorfor der betales 6/3 Villaricos/Rotterdam, 7/9 Avlaki/Middlesbro, 6/7 $\frac{1}{2}$ San Rafael/Rotterdam, 5/10 $\frac{1}{2}$ Carthagen/Jarrow, alt med „free despatch“. Fosfaterne viser ingen Forandring fra forrige Uge. For Oljekager fra Marseille noteres 12/ à 12/6 til 3 eller 4 Havne mellem Gøteborg og Stockholm. 14/ noteres for Esparto Aguilas/Tayport og 10/6 for Byg Gabes/Leith. Aleksandria er meget flov og har Rum nok i Rutebaadene. For Erts fra Bilbao har der været fragtet livligt til 4/4 $\frac{1}{2}$ Tyne Dock, 4/6 Middlesbro, 4/7 $\frac{1}{2}$ Rotterdam, 4/10 $\frac{1}{2}$ Antwerpen, 3/6 à 3/7 $\frac{1}{2}$ Cardiff.

Nordamerika har kun lidt at byde paa, og selv om der ikke har været udbudt mange Dampere, har disse dog været tilstrækkelige for Behovet. For Bomuld sluttedes nogle enkelte Baade fra Wilmington til 23/9, fra Savannah til 26/3 à 27/6 Liverpool, Havre eller Bremen, og fra New Orleans eller Galveston er gentaget 10/6 U. K. eller Kontinentet pr. 15. November/15. December, Option 11/6 én dansk Havn, 12/ to Havne. Af Kornbefragtninger er ingen rapporterede, hverken fra Golfen eller Atlanterhavshavnene. Raten for Timecharter er lavere; flere Baade sluttedes til 3/9 pr. Ton Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet viser kun ringe Aktivitet For prompt Lastning har Raten svinget mellem 15/9 og 16/6 til U. K. eller Kontinentet, men det har været yderst vanskeligt at betinge over 16/. For Januar/Februar Lastning sluttes der ogsaa kun lidt, men der kan dog faas 17/9 à 18/3. Det er egentlig mærkeligt, at Begæret efter Tonnage ikke er større, thi Høstdusigterne siges at være ualmindelig lovende.

Østersøen er flovet ganske betydeligt af, og med den store Mængde disponibel November Tonnage i Forbindelse med færre Laster, er Udsigterne for den aller nærmeste Fremtid alt andet end lyse. Fragterne fra Botten er meget smaa, og der er for nylig sluttet saa lavt som til 22/ D/B. $\frac{1}{4}$ Boards Gefle/West Hartlepool, 25/ Umeå/Hull, Frs. 28/29 D/B. B. Sydfinland/Antwerpen. Fra Petersborg og Kronstadt fragtes der nu saa godt som ikke mere i Aar, Reval er flov paa Basis af 1/1 $\frac{1}{2}$ London, Rotterdam, og fra de sydligere russiske Østersøhavne kniber det svært at holde forrige Uges Rate. Libau har været nede paa 9 $\frac{3}{4}$ d. Havrebasis London eller Rotterdam, og det er tvivlsomt, om mere vil kunne betinges. For Sleepers noteres 7/ Riga eller Windau/London, 6/6 fra Køningsberg. Sidstnævnte Plads har endvidere lidt Korn til 1/1 $\frac{1}{2}$ à 1/3 Hvedebasis London, Hull eller Rotterdam.

Kulfragterne er fastere ad Middelhavet til, men i andre Retninger frembyder de intet af Interesse. Til Danmark og Østersøen er Raterne nærmest lavere, til de oversøiske Pladser omtrent uforandrede. Fra Firth of Forth betales 4/3 à 5/ dansk Provinshavn, 4/6 à 4/9 Wismar, Kiel, Rostock, 4/ Riga eller Libau, 4/ Swine-

münde, 4/6 Neufahrwasser, og fra Tynen sluttedes til 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$ Kjøbenhavn eller Aarhus, 3/9 à 4/ Swinemünde, 4/6 Bandholm (650 Tons), 2/7 $\frac{1}{2}$ Pillau (800 Tons Losning), 3/10 $\frac{1}{2}$ à 4/ Riga, 3/7 $\frac{1}{2}$ Bilbao, 5/9 à 5/10 $\frac{1}{2}$ Barcelona. Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff skal nævnes 6/ til Barcelona, 5/6 à 5/9 Genua, Frs. 7 $\frac{1}{4}$ Marseille, 5/1 $\frac{1}{2}$ à 5/3 Port Said, 5/7 $\frac{1}{2}$ Aleksandria, 6/9 Colombo, 7/ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er ikke undergaaet nogen videre Forandring siden sidste Notering; fra Stralsund blev udbudt nogle Laster Rug, som straks blev bortsluttede.

ab Danzig noteres 6 à 6 $\frac{1}{2}$ Mark for Oljekager til Danmark, Sydsverrig, Østkyst Slesvig Holsten; endvidere til Nørresundby 80 à 90 Pf. pr. Sæk Mel, 42 $\frac{1}{2}$ à 45 Pf. pr. Ctnr. Klid til Kappeln, til Sunderland, Plancons 9/6 à 10/, til Bremen Rug 5 Mark.

ab Stettin kan Forholdene mulig ventes noget bedre, da der efter Forlydende ikke skal være saa mange fragsøgende Skibe; der noteres til Danzig 1 Mark pr. F. Petroleum, til Køningsberg 45 à 50 Pf. pr. F. Cement, ligesom der i sidste Uge blev udbudt Skib for Mel til Danmark 5 Mark.

ab Stralsund blev som ovenfor bemærket udbudt nogle Ladninger Rug til Danmark, nordligst Aarhus, Sundhavn 4 Mark, til Thisted 6 Mark.

ab Anklam noteres 5 Mark for Rug til Danmark.

ab Barth — Kjøbenhavn Sukker 4 $\frac{1}{2}$ Mark.

ab Rostock er sluttet nogle der liggende Skibe til Sundhavn Rug 3 $\frac{1}{2}$ Mark, Papenburg 6 $\frac{1}{2}$ à 7 Mark; til god Havn i Belgien 7 $\frac{1}{2}$ à 8 Mark, ligeledes Rug.

ab Kjøbenhavn; der ventes nogle Baade i disse Dage, hvorfra der vil blive nogle Ladninger til danske og svenske Pladser; i forrige Uge blev der bl. a. sluttet til Stralsund 2 $\frac{1}{2}$ Mark, Østkyst Slesvig Holsten 3 Mark, Svendborg 11 Øre, alt Byg.

ab Sydsverrig; der blev sluttet Sølvborg/Greifswald Bloksten 5 Mark, og der noteres til Stettin, Kappeln 4 Mark Gadesten, endvidere ab Sølvborg-Rügenwalde 5 Mark, Danzig, Riga 4 $\frac{1}{2}$ Mark, alt Kantsten.

Fra Sø og Land.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning finder Sted d. 16. og 17. Novbr. I Henhold til Planen vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 118,000 Lodder blive fordelt et Antal af ialt 75,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig omtrent to Tredjedele af samtlige Lodder faar Gevinster i Seriens Løb. Paa en og samme Lodseddell kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Angaaende Gevinstfordelingen til 2den Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. I Følge Planens § 6 kan Gevinsterne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Det meddeles officielt, at Strejken i Marseille kostede Byens Handel og Skibsfart 2 Mill. Frs. pr. Dag eller 80 Mill. Frs. for hele Tidsrummet. Tabet for Skibsrederne er anslaaet til 280,000 Frs. pr. Dag indbefattet Tabet af Statsunderstøttelsen, der udgør 45,000 Frs. pr. Dag. (Norges Sjøfartst.)

Den russiske Hovedforvaltning for Skibsfart og Havne har besluttet at forlange af Skibsrederne, at de paa et synligt Sted paa deres Skibes Side anbringer et Mærke, saa at hvem som helst af Skibenes Besætninger kan se, hvor dybt Skibene kan lastes. Stedet for Mærkets Anbringelse skal bestemmes ved Hjælp af Skibenes Tonnage og Dybgaaende.

Desuden skal Skibsførere kunne drages strafferetslig til Ansvar for for dyb Lastning.

Dette er altsaa en Slags ufuldkommen Dyblastelinje.

Hvor forskellige Tilbud paa Reparation af Skibe kan være, ses klart af nedenstaaende Tilfælde.

En Damper „Matin“ var for nogen Tid siden paa Grund i det røde Hav og kom senere i Tørdok i Cardiff, hvor 10 à 12 derværende Firmaer opfordredes til at give Tilbud paa Reparationen. Det laveste af de indkomne Tilbud lød paa 6,400 Lstr. Dette forekom imidlertid Rederne at være for meget, hvorfor de bestemte sig til at lade Damperen slæbe til Sunderland og opfordre Værfterne der til at levere Tilbud. To af de betydeligste Firmaer paa Tynen forpligtede sig derefter til at foretage Reparationen, paa Grundlag af den samme Specifikation, for 3,200 Lstr., altsaa nøjagtig Halvdelen af hvad der var bleven forlangt i Cardiff.

Den 7. Oktober aabnedes der, i Følge „Norges Sjøfartst.“, paa Ushant en Station for traadløs Telegrafering, hvis Formaal det er at staa i Forbindelse med Skibe i Søen. Stationen vil bringe Meddelelser fra Land og modtage Meddelelser dertil.

Under 29. Oktober d. A. er Styrmand i Dampskibet „Vestkysten“, Reserveløjtnant L. A. W. Larsen, ansat som Fører af den under Bygning værende Redningsdamper „Vesterhavet“ fra den 1. December d. A. at regne.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i September Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 11 amerikanske, 1 brasiliansk, 14 britiske, 1 chilensk, 1 dansk, 11 franske, 1 tysk, 8 italienske, 9 japanske, 2 russiske, 4 svenske, 1 tyrkisk, ialt 64. Dampskibe: 2 amerikanske, 16 britiske, 1 fransk; 3 tyske, 3 italienske, 3 japanske; ialt 28. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 23, Kollision 3, Ild 7, sunkne 9, forladte 4, Kondemnation 10, forsvundne 3; for Dampskibene: Stranding 7, Kollision 3, sunkne 5, Kondemnation 12, forsvundne 1.

A malthea, Skonnert af Malmø, er, paa Rejsen fra Johanndal til Kjøbenhavn med Trælast, sprunget læk og har maattet søge Arholma som Nødhavn. Efter provisorisk Reparation fortsattes til Fursund, hvor en Del af Lasten er opløst og Skonnerten taget paa Slip.

Emilie, Barkskib af Fanø, der, som meddelt, paa Rejsen fra Butantari (Sydhavsøerne) med en Ladning Koproah, indkom til Punta Arenas, vil, saa snart Skaden er ud bedret, blive ført af 1ste Styrmand Engelsted til Bestemmelsesstedet.

Christine, Galease af Vejle, er d. 3. ds., paa Rejsen fra Rügen til Åhus med en Ladning Havre, strandet udenfor Åhus og bliver rimeligvis Vrag. Besætningen er reddet.

Ella, Dpsk. af Kjøbenhavn, har Natten til d. 5. ds. paa Elben været i Kollision med Dpsk. Orrik af Kjøbenhavn. Ella var for Indgaaende og Orrik for Udgaaende, og Kollisionen fandt Sted i Nærheden af Hamburg. Orrik fik et stort Hul i Bagbords Side agten for Maskinrummet og blev af en Slæbedamper sat paa Land. Ella fik Skade paa Stævnen.

Dannebrog, dansk Skonnert, er i Kaiser Wilhelm Kanalen stødt mod nogle Pæle, hvorved Roret knækkede. Skibet blev slæbt til Altona.

Venus, Galease af Grundsund, er Natten til den 6. ds. grundstødt paa Sydvestsiden af Læsø ved Søndre Nyland. Svitzers assisterer.

Svendborg, Dpsk. af Svendborg, har d. 6. ds. paa her-værende Red været i Kollision med Skonnerten Zaren af

Kallehave. Svendborg ramte Zaren i Bagbords Side, og for at denne ikke skulde synke ude i Sejllobet, satte Svendborg den paa Grund ved Langelinje, hvor den sank; Besætningen reddedes om Bord i Svendborg. Zaren kom fra Stege med en Ladning Sukker.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 2. November løb fra H. C. Christensens Værft i Marstal en 3-m. Skonnert af Stablen. Skibet, der ved Afløbningen fik Navnet „Arken“, maaler 270 Reg.-Tons Brutto og skal føres af Kapt. Hans Christensen af Rolpestedet (hidtil Fører af Skonnert „Dronning Louise“).

I Følge Meddelelse i „Hamb. Børsenh.“ har „Hamburg—Amerikalinjen“ nu under Bygning 15 Dampskibe paa tilsammen c. 118,000 Tons. 2 af disse Dampskibe paa henholdsvis 25,000 og 22,500 Brutto Tons er bestemt til Farten paa New York, 3 paa hver 5,900 Brutto Tons til Ruten Hamburg—Østasien, 1 paa 7,500 Tons til Troppetransport, 3 paa 6,050 Tons til Fart paa Sydamerikas Vestkyst, 1 paa 2,000 Tons til østasiatisk Kystfart; de øvrige af forskellig Størrelse skal beskæftiges i forud bestemte Fartruter.

Med denne betydelige Tilgang vil Hamburg—Amerikalinjen nu komme til at eje 141 Oceandampskibe paa tilsammen 711,856 Brutto Reg.-Tons.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 8. November.)
Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 5. Novbr. — Alabama, Gøtsche, afg. fra New York 27. Oktbr. hertil. — Alexandra, Thomsen, ankom hertil 2. November. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Riga 6. November til Antwerpen. — Algarve, Borries, ankom hertil 4. November. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til St. Petersburg 29. Oktbr. — Antwerpen, Madsen, ank. til St. Petersburg 26. Oktbr. — Arkansas, Petersen, ankom til St. Petersburg 6. Novbr. — Arno, Strubberg, afg. fra Algier 30. Oktbr. til Dunkerque. — Axelhus, Skow, ankom hertil 8. November. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Sunderland 5. November til Barcelona. — Beira, Lunge, ankom til Havre 6. November afgik hertil 7. Novbr. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Messina 6. November til Algier. — Christian IX., Müller, ankom hertil 8. Novbr. — Dagmar, Larsen, ankom hertil 8. November. — Douro, Mortensen, ankom til St. Petersburg 7. Novbr. — Eshjerg, Sæberg, ankom til Christianssand 5. Novbr. — Florida, Ørum, afgik herfra 8. Novbr. til New York. — Frederik, Thomsen, ankom til Danzig 5. November. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 28. Oktbr. — Georgios I., Sørensen, ank. til St. Petersburg 1. Novbr. — Hekla, Egense, ankom hertil 6. November. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 6. Novbr. — Hengest, Harder, afgik fra Libau 6. November til London. — Hjelm, Simonsen, ank. hertil 6. Novbr. — Island, Holm, afgik fra Christianssand 28. Oktbr. til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Malaga 2. Novbr. — Jolantha, Kann, ank. til Antwerpen 5. November. — Kasan, Hansen, ankom hertil 4. Novbr., afgik herfra 7. Novbr. til Libau. — Kentucky, Staal, afg. fra New York 5. Novbr. hertil. — Kiev, Christiansen, afgik fra London 6. Novbr. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 7. Novbr. til Stettin. — Leopold II, Meyer, ank. til St. Petersburg 5. Novbr. — Loire, Craignou, ankom til Riga 6. Novbr. — Louise, Kruse, afgik herfra 7.

Novbr. til Hull. — Louisiana, Andresen, ankom til New York 7. Novbr. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 28. Oktober til Boston. — Morsø, Sørensen, afgik herfra 5. Novbr. til Riga. — Moskov, Meldahl, ankom til Barcelona 6. November. — Nicolaj II, Lissner, ankom til Boston 30. Oktbr. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Antwerpen 6. Novbr. hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. til Antwerpen 4. November. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. til Antwerpen 6. Novbr. — Omsk, Jonsen, ankom til Cadix 6. November, afgik 7. Novbr. til Dartmouth. — Oscar II, Hempel, afgik fra Christianssand 4. Novbr. til New York. — Per m. Christensen, ank. til London 4. Novbr. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 4. Novbr., afg. 8. November hertil. — Riberhus, Larsen, ankom til Bergen 6. Novbr. — Rita, Schibbye, ankom hertil 7. Novbr. — Seine, Dampt, afg. fra St. Petersborg 7. Novbr. til Riga. — Texas, Andersen, afg. fra Newcastle 22. Oktbr. til New Orleans. — Thyra, Fischer, afgik fra Libau 5. Novbr. til Hull. — Tiber, Bech, ankom til Genua 5. Novbr. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 6. Novbr. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom hertil 4. Novbr. — Viking, Rasmussen, ankom til London 6. November. — Tjaldur, Rørbye, ankom til Leith 7. Novbr. — Ellen ank. til Norrkøping 8. Novbr. — R. F. Berg ank. hertil 6. Novbr. — Annie ankom til Gefle 6. November. — Dove afgik fra Libau 6. November hertil. — Marie afgik fra Stettin 7. Novbr. til Manchester. — Vadsø ankom hertil 7. Novbr. — Juno ank. hertil 7. November. — Æolus ankom hertil 7. November.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Riga 8. Novbr. — Frode, Meyer, ankom til Libau 30. Oktober. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Rouen 1. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Sunderland 8. Novbr. — Erik II, Schmidt, ankom til Riga 4. Novbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Libau 5. Novbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Libau 29. Oktober. — Ragnar, Holst, ankom til Kjøbenhavn 5. Novbr. — Skjold, Risø, ank. til Ghent 3. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Aarhus 5. Novbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Sunderland 5. November. — Svend II, Riher, laster i St. Petersborg. — Harald, Hveysel, ank. til Sundsvall 1. Novbr.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Cherbourg 2. November. Vagn, B. Måncke, afgik fra Riga 6. Novbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Boness 5. Novbr. — Ansgar, Prædbjørn, afgik fra Libau 5. Novbr., best. til Bremen. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Riga 2. Novbr., best. til London. — Hamlet, Reese, afg. fra Methil 3. Novbr., best. til Neufahrwasser. — Helge, Olsen, afgik fra Bremen 6. Novbr., best. til Newcastle. — Rolf, Olsen, ankom til Delfzyl 6. Novbr. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Rotterdam 5. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Kronstadt 3. Novbr., best. til London. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til St. Petersborg 1. November. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 7. November. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Kronstadt 2. Novbr., best. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 22. Oktober. — Russ, Rasmussen, ank. til Libau 21. Oktober. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Rotterdam 6. Novbr. — Peter Mørch, Thorsøe, ank. til St. Petersborg 2. November.

Heimdal. Anine, Leth, afg. fra Port Nazaire 7. Novbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Swinemünde 8. Novbr. — Helga, Møller, ankom til Calais 3. Novbr. — Martha, Christensen, ankom til Pillau 5. Novbr. — Elna, Rathje, ankom til Aguilas 7. Novbr. — Therese, Pedersen, ankom til Calais 3. Novbr. — Simone, Jørgensen, ank. til Norrsundet 7. Novbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Skutskår 7. November.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, pass. Holtenau 6. Novbr. — Kronborg, Jeppesen, afg. fra Bona 7. Novbr. — Dana, Lambertsen, ank. til Riga 7. November. — Ophelia, Wilhelmsen, afg. fra Gefle 8. November.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Königsberg 5. Novbr., best. til Newcastle. — Niobe, Mathiesen, ank. til St. Petersborg 3. Novbr. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Methil 5. Novbr., ank. til Esbjerg 7. Novbr. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Bilbao 5. Novbr., best. til Newcastle. — Nordseen, Gram, afg. fra St. Petersborg 2. Novbr., ankom til Gøteborg 7. Novbr. — Nexos, Basse, afgik fra Königsberg 5. Novbr., bestemt til Wiborg. — Nora, Jørgensen, ank. til Aarhus 3. Novbr. — Napoli, Christensen, afg. fra Cherbourg 4. Novbr., ankom til Methil 7. Novbr. — Neptun, Knudsen, ank. til Horsens 4. Novbr. — Norma, K. Nielsen, afgik fra Reval 7. Novbr., bestemt til St. Petersborg. — Alfa, Hansen, afg. fra Hartlepool 6. Novbr., ankom til Esbjerg 8. Novbr. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Gøteborg 5. Novbr., best. til Reval. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Boness 31. Oktober, ankom til Odense 4. Novbr. — Dagmar, Hansen, afgik fra Hernesand 4. Novbr., best. til Harlingen.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Glasgow 5. November, best. til Haderslev. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Antwerpen 8. Novbr., best. til Rökkala. — Mary, Larsen, afgik fra Libau 8. Novbr., best. til Gloucester.

Jylland. Ester, Sørensen, afgik 3. Novbr. fra Kronstadt til Rotterdam. — Karen, Winther, ankom 3. November til Kronstadt.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Helsingfors 7. November, best. til Narva.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Libau 3. Novbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Libau 6. Novbr. — Holland, Lund, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr. — England, Andresen, ankom til Reval 6. Novbr. — Russland, Møller, ank. til Methil 5. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til New Orleans 31. Oktober. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Libau 29. Oktbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Rotterdam 5. Novbr. — Mars, Rasmussen, ank. til Trångsund 7. Novbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, ank. til Rotterdam 7. Novbr. — Russia, Jespersen, afgik fra Brake 2. Novbr., ank. til West Hartlepool 6. Novbr.

Østersøen. Patria, Hansen, afgik fra Luleå 2. Novbr., best. til Emden. — Gratia, Andersen, afg. fra Burntisland 4. Novbr., ank. til Korsør 7. Novbr.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Aarhus 5. November, ankom til Riga 8. Novbr. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Stockholm 5. Novbr., ank. til Stugsund 6. Novbr.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 6. Novbr., best. til Middlesbrough. — Carbonia, Winkler, ankom til Memel 3. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ankom til Calais 2. Novbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cadiz 3. Novbr., bestemt til Montevideo. — Flynderborg, Larsen, ankom til Wiborg 2. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Petersborg 7. Novbr. — Frederiksberg, Hansen, afgik fra Glasgow 27. Oktober, best. til Livorno. — Jomsborg, Hansen, afgik fra Barry 4. Novbr., best. til Alger. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Las Palmas 25. Oktbr., best. til New Orleans. — Rosenberg, Schultz, ank. til Kjøbenhavn 5. Novbr. — Skanderborg, Jensen, afg. fra London 5. Novbr., best. til Newport. — Søborg, Fischer, ankom til Genua 8. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Antwerpen 5. November. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Pomeran 1. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ankom til Husum 6. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Libau 31. Oktober. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Suez 3. Novbr., bestemt til Bombay. — Silkeborg, Pedersen, ank. til St. Petersborg 8. Novbr. — Skodsborg, Schultz, ankom til Lübeck 7. Novbr. — Tuborg, Agerlin, ank. til Rotterdam 4. Novbr. — Ulfsborg, Petersen, ank. til Cardiff 6. Novbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Wiborg 2. Novbr.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ankom til West Hartlepool 2. Novbr. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 7. November.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Kbhvn. 6. November, bestemt til Dunkerque.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Sunderland 5. Novbr., best. til Neufahrwasser. — Helene, Jensen, ankom til Rotterdam 5. November. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Korsør 5. Novbr. — Agnete, Sørensen, ank. til Kiel 6. Novbr. — Hermia, Petersen, ank. til Leith 4. Novbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Reval 1. Novbr., best. til London. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 7. Novbr., best. til Danzig. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Kjøbenhavn 5. Novbr., best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 6. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Antwerpen 3. Novbr. — Prins Valdemar, Kock, afgik fra Havre 7. November. — Siam, Jensen, ankom til Kbhvn. 7. Novbr. — Anamba, Cortsen, afg. fra London 5. November. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Antwerpen 6. Novbr. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Habana 7. Novbr. — St. Thomas, Prah, afg. fra Vera Cruz 1. November. — St. Domingo, Wrisberg, afg. fra Vigo 31. Oktbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. til Hernesand 2. Novbr.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Kotka 5. Novbr., best. til Terneuzen. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Ghent 6. Novbr., best. til Dunston. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Calais 8. Novbr., bestemt til Leith. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Ghent 6. Novbr., best. til Tyne. — G. Kock, Jørgensen, ank. til

Wiborg 4. November. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Ghent 7. Novbr. — H. C. Andersen, Albertsen, ankom til Odense 7. Novbr. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Swinemünde 8. November. — N. F. Høifding, Ellekilde, ankom til St. Petersborg 5. November. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Libau 3. Novbr. — Chr. Christensen, Hansen, ankom til Ghent 4. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Sunderland 7. November. — London, Bom, afgik fra Kronstadt 5. Novbr., bestemt til Brake. — Paris, Krogh, ankom til Kjøbenhavn 8. November. — Bryssel, Tholander, ankom til Rotterdam 4. November.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Dunkerque 7. November. — Wien, Brink, ankom til Rotterdam 2. Novbr.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afgik fra Aarhus 7. Novbr., best. til Reval. — Clara, Villadsen, ankom til Kramfors 2. Novbr. — Axel, Damm, afgik fra Horsens 6. Novbr., best. til Methil. — Kai, Andersen, ankom til Bristol 7. Novbr. — Erik, Steen, ankom til Methil 7. November. — Svend, Kurtzhals, ankom til Libau 6. Novbr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Libau 2. Novbr., best. til Shoreham. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Wismar 31. Oktbr. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Kjøbenhavn 25. Oktbr.

Svanen. Svanen, Schmidt, ankom til Riga 6. Novbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anna Agnete, Meinertz, afgik fra St. Jago de Cuba 30. Oktbr. til Evropa. — Nancy, Pedersen, ankom til Antwerpen 31. Oktbr. fra Fray Bentos via Falmouth. — Dorane, Sigurdson, ankom til Rio Janeiro 1. November fra Hamburg. — Esmeralde, Pedersen, afgik fra Newcastle NSW. 1. Novbr. til Guyaquil. — Casma, Svendsen, ankom til Liverpool 3. Novbr. fra Carlshamn.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, ankom 1. Novbr. fra Falkenberg til Grangemouth. — Martha, Brinck, afgik 7. Novbr. fra Rio Janeiro til Barbados. — Merida, Jørgensen, pass. 2. Novbr. Portland Bill paa Rejse fra Rio Grande til Antwerpen.

Rønne. Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Stolpmünde 30. Oktbr. — Castor, Clausen, ankom til Femern 30. Oktbr. — Nestved, Larsen, ankom til Stolpmünde 31. Oktober. — Cathrine, Hansen, ankom til Svendborg 30. Oktbr. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Stolpmünde 1. Novbr. — Rolf, Møller, ankom til Stolpmünde 1. Novbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Bergquara 1. Novbr. — Coureer, Jakobsen, ankom til Windau 6. Oktbr. — Johannes, Larsen, ankom til Frederiksstad 6. Oktbr.

Svendborg. Kruse, Larsen, ankom til Warnemünde 1. Novbr. — Union, Olsen, ankom til Boness 1. November. — Standard, Rasmussen, ankom til Soon 1. Novbr. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Gøteborg 2. November. — London, Andersen, ankom til Helsingborg 2. November. — Fortuna, Christensen, ankom til Leith 2. Novbr. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Åbo 28. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Odense 3. Novbr. — Lindhard, Madsen, ankom til Stettin 3. Novbr. — Noah, Poulsen, ankom til St. Nazaire 2. Novbr. — Helge, Nielsen, ankom til Bøgen 1. November. — Gæa, Petersen, ankom til London 2. Novbr. — R. P. Petersen, Andersen, ankom til Christiania 1. Novbr. — Guldberg, Skovgaard, ankom til Dover 3. Novbr. — Sophie, Jensen, ankom til Køningsberg 2. November. — Phønix, Hansen, ankom til Køningsberg 2. Novbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Rudkjøbing 4. Novbr. — Jens, Eriksen, ankom til St. Valery 5. Novbr. — Mine, Møller, ankom til Stockholm 4. Novbr. — Hilda, Rasmussen, ankom til Christiania 4. Novbr. — Freyer, Jensen, ankom til Libau 6. Novbr. — Freir, Hansen, ankom til London 5. Novbr. — Yrsa, Hansen, ankom til Langesund 7. Novbr. — Alma, Hansen, ankom til Køningsberg 5. Novbr. — Maagen, Jensen, ankom til Rønne 6. November. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Shoreham 6. Novbr. — Minerva, Fugelsang, ankom til Faro 6. Novbr. — Psyche, Nielsen, ankom til Odense 7. Novbr. — Vesta, Poulsen, ankom til Gøteborg 7. Novbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Southampton 7. Novbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Havre 7. Novbr.

Ærs. Amor, Hansen, afgik 31. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Nykjøbing S. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankom 30. Oktbr. til Kronstadt. — Nansen, Petersen, ankom 29. Oktbr. til Newport Mon. — Emilie, Hansen, ankom 31. Oktbr. til Frihavnen. — Activ, Nielsen, ankom 29. Oktbr. til Kronstadt. — Hermod, Dreimann, ankom 31. Oktbr. til Drammen. — Herkules, Bager, ankom 1. Novbr. til Stockholm. — Bien, Petersen, ankom 1. Novbr. til Langesund. — Saga, Jensen, ankom 2. Novbr. til Lorient. — Thora Johanne, Christensen, ankom 4. Novbr. til Frihavnen. — Hekla, Jørgensen, ankom 1. Novbr. til Port Louis. — Elna, Carlsen, ankom 1. Novbr. til Falmouth. — Bølg, Friis, ankom 2. Novbr. til Swinemünde. — Norma, Albertsen,

ankom 2. Novbr. til Savanna. — Immanuel, Bager, ankom 3. Novbr. til Loemariguar. — Agnes, Christensen, ankom 2. Novbr. til Helsingfors. — Haabet, Christensen, ankom 2. Novbr. til Havre. — Enigheden, Friis, ankom 1. Novbr. til Aalborg. — H. C. Grube, Svane, ankom 2. November til Maracaibo. — Forening, Hansen, ankom 3. November til Kjøbenhavn. — Hebe, Clausen, ankom 2. Novbr. til Antwerpen. — Karoline Kock er ankommen til Port Arthur (Texas). — Adele, Rasmussen, ankom 2. Novbr. til Faaborg. — Ellen Margrethe, Christoffersen, afgik 3. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Svane, Møllmann, ankom 4. Novbr. til Borghead. — Andreas, Folmer, ankom 4. November til Gibraltar. — Elise Marie, Olsen, ankom 4. November til Pillau. — Astræa, Svane, ankom 4. Novbr. til Cayenne. — Aerial, Jørgensen, ankom 5. Oktbr. til Iledaix. — Magda, Hansen, ankom 4. Novbr. til Kjøbenhavn. — Emilie, Hansen, afgik 2. Novbr. fra Frihavnen til Slesvig. — Abba, Petersen, ankom 5. Novbr. til Libau. — Ydun, Christensen, ankom 5. Novbr. til Pillau. — Elise Dyreborg, Clausen, ankom 5. Novbr. til Libau. — Salus, Bager, ankom 6. Novbr. til Sølvborg. — Yrsa, Bay, ankom 6. Novbr. til Neapel. — Familien, Caspersen, ankom 7. Novbr. til Stege. — Amalia, Nielsen, ankom 6. Novbr. til Rønneby. — Veritas, Staugaard, ankom 7. Novbr. til Teignmouth. — Argus, pass. 4. Novbr. Dungeness for østg. — Debora, Rasmussen, ankom 7. Novbr. til Kallundborg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordøen. Graadyb. Skibe, der paa Grund af deres Længde eller Dybgaende er tvunget til at holde sig i den dybe Del af Løbet over Graadyb-Barre og derfra til Esbjerg, og som derfor ikke kan vige for mindre Fartøjer, kan tilkendegive dette ved følgende Signaler: Om Dagen, paa Fortoppen Signalet „N Z“, om Natten for Dampskibes Vedkommende en rød og en hvid Lanterne, henholdsvis 6 og 12 Fod under Topplanterne, for Sejlskibes Vedkommende en rød Lanterne paa eller foran for Fortoppen, mindst 20 Fod over Skroget; desuden kan Lydsignal gives med 4 efter hinanden følgende Toner, lang, kort, lang, kort. Lanternernes Lysævnne skal være 2 Kml.

Naar Skibe, der viser eller giver ovennævnte Signaler, kan formodes at mødes paa Barren, skal det eller de indgaaende Skibe vente, til det eller de udgaaende Skibe har passeret Barren.

Skibe, der ikke viser eller giver ovennævnte Signaler, skal vige af Vejen.

Ankring i Fyrlinjer og i de Dele af Farvandet, hvor Vinkelfyr viser hvidt, fast Lys, er forbudt.

Uddybningsmaskiner, der arbejder i Løbet, viser om Dagen et rødt Flag, om Natten 2 hvide Lanterner lodret for hinanden paa den ene Side og 1 hvid Lanterne paa den anden Side. De skal passeres paa den Side, hvor Flaget eller de 2 Lanterner vises.

Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 12 Fod, i Kanalen 11 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

Kattegat. Hirsholm og Anholt. Hirsholm og Anholt Fyr er nu forstærket, saa at Lysævnene er henholdsvis 27 Kml. og 28 Kml.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Bottniske Bugt. Stora Fjäderägg. Bergudden. Bergudden Fyr er nu forandret, dog saaledes, at den S-lige hvide, faste Vinkel kun lyser fra S. 24° V. til S. 40° V.

Bifyret i Stora Fjäderägg Fyrtaarn er tændt.

Tyskland. Danziger Bucht. Gdingen Bro. Paa Yderenden af Gdingen Bro er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 1 Kml. 54° 31' N. Br. 18° 33' Ø. Lgd.

Neufahrwasser. Ved Neufahrwasser foretages Vinterafmærkningen indtil Udgangen af November 1904. Samtidig flyttes den røde Spirtønde B. ½ Kbl. Ø. ½ S. hen i 22 Fod Vand. Anduvningstønden og den røde Spirtønde A ligger uden for den gravede Rende. Anduvningstønden i 24 Fod Vand.

Swinemünde. Det Kgl. danske Konsulat i Stettin meddeler, at Vinterafmærkningen er foretaget ved Swinemünde.

Koserow Bank N. Ved Grunden N. for Koserow Bank, 2 Kml. N. 8° Ø. fra Streckelsberg Baake, er der i 20 Fod Vand udlagt en sort og hvid sribet Baaketønde, mærket „Koserow Stein Gr.“ med Cylinder.

Fehmarn Sund. I Fehmarn Sund er det forbudt at ankere i Linjen Flügge og Strukkamphuk Fyr overet og inden for 1 Kbl. paa begge Sider af Linjen mellem Færgehavnene, hvor der er udlagt graa Tønder.

Kieler Fjor. Labö. Ved Labö gives Stormvarsel-Signaler ikke indtil videre.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Christianiafjord. Fuglehuk S. Paa Hollænderboen er der kun 4 Fv. Vand. 59° 9' 35" N. Br. 10° 38' 1" Ø. Lgd. Paa Raunøgrunden er der kun 25 Fod Vand. 59° 9' 26" N. Br. 10° 36' 20" Ø. Lgd.

Hvaløerne. Singleø V. En 12 Fods Bo, hvorpaa Dampskibet „Kong Ragnar“ er stødt, er funden lidt V. for Singleø, 1 Kbl. S. t. V. 1/2 V. fra Jærnstangen paa Galgeholmflu. 59° 6' 45" N. Br. 11° 6' 33" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Vaagsø. Vaagsvaag. I Vaagsvaag er funden en 10 Fods Bo. 61° 56', 7" N. Br. 5° 3' 10" Ø. Lgd.

Bremanger V. Oldervæggen. Frøien V. og N. Følgende Boer er fundet:

En 9 Fods Bo, midt i Farvandet mellem Jærnsøjerne paa Haaen Ø.-Side. 61° 45' 50" N. Br. 4° 50' 40" Ø. Lgd. Tre 1 Fv. Boer, 1 Kbl. S. for Jærnsøjerne. Den Ø.-ligste nærmest Farvandet: 61° 45' 38" N. Br. 4° 50' 40" Ø. Lgd. En 5 Fods Bo Ø. for Være. 61° 45' 10" N. Br. 4° 50' 20" Ø. Lgd. En 5 Fods Bo midt i Farvandet Ø. for Være. 61° 45' 3" N. Br. 4° 50' 3" Ø. Lgd. En 3 Fods Bo, tæt ved Farvandet, 3/4 Kbl. N. for Hovdeholmen. 61° 44' 52" N. Br. 4° 50' 25" Ø. Lgd. En 2 Fv. Grund N. for Frøien. 61° 48' 34" N. Br. 4° 49' 57" Ø. Lgd. En 10 Fv. Bo, Hornfluen. 61° 48' 25" N. Br. 4° 48' 30" Ø. Lgd. De to sidstnævnte Boer ligger i Næsø Fyrlampes V.-lige hvide Lysvinkel. To Boer med 7 og 7 1/2 Fv., mellem Brødrene og Rabbeffluen, saaledes hedder den i Kortet angivne 8 Fv. Bo Seifluen. Den V.-lige: 61° 50' 4" N. Br. 4° 49' 20" Ø. Lgd.

Heilandssund. I Heilandssund mellem Hardangerfjord og Skonevigfjord er omtrent midt imellem Hidlestadholmen og Sandvoldholmene fundet en 10 Fods Grund. Den er afmærket med en Stage. 59° 48' N. Br. 5° 48' 2" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. I Elben foretages Vinterafmærkning i November. De tre Lystønder ved Bönhasensand ombyttes med Bøjer og Lystønden neden for Schulau med en rød Spirtønde med Ballon, men først naar Isgang befrygtes.

Holland. Zuiderzee. Oude Vlie. Skiverne og den tærnedede Stumpønde paa V.-Kant af Oude Vlie er inddraget.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. Paa S.-Siden af Zuiden er opført en Duc d'Albe, hvorfra vises et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S. Fyret har Nr. 6, og Duc d'Alberne paa S.-Siden Nr. 1-13.

Der er nu i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg paa N.-Siden af Farvandet 7 Duc d'Alber, der hver viser rødt Fyr med Formærkelser, og paa S.-Siden af Farvandet 13 Duc d'Alber, der hver viser hvidt Fyr med Formærkelser, undtagen Nr. 12, der viser grønt Fyr med Formærkelser.

Det ny Fyr: 51° 56' 16" N. Br. 4° 11' 56" Ø. Lgd. I det S.-lige Farvand lige over for Maassluis, i Hoorn og i Zuiden er den mindste Dybde nu 22 1/2 Fod.

Zeegat von Brouwershaven. Vlije van de Noordplaten. I Vlije van de Noordplaten er den mindste Dybde 11 Fod.

Zeegat van Zierikzee. Engelsche Vaarwater. En Tjalk „Tjekkina“ er sunket midt i Engelsche Vaarwater i 8 Fv. Vand 2 Kbl. V. for Stumpønde Nr. 3. En Mast er 5 Fod over Vandet. Ø. for Vraget ligger en spids og V. for Vraget en stump Vragtønde. Et Vragfyrskip, der viser de sædvanlige Signaler, ligger ved Vraget. 51° 34', N. Br. 3° 54' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Seine. Hoc. Hoc gamle Fyrtaarn er ved at styrte sammen og vil ikke blive vedligeholdt.

England SV.-Kyst. Wolf Rock. Ved Wolf Rock Fyr gives Taagesignaal nu med et Taagehorn, der hver 1/2 Minut giver Et-Stød af 4 S. Varighed. Klokker benyttes kun, naar Taagehornet er i Uorden. 49° 56', N. Br. 5° 48', V. Lgd.

England V.-Kyst. Swansea Bay. Mumbles Head. Den 1ste Januar 1905 forandres Mumbles Head Fyr til et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 20 S., Lys 12 1/2 S., Mørke 2 1/2 S.,

Lys 2 1/2 S., Mørke 2 1/2 S. Iøvrigt uforandret. 51° 34' N. Br. 3° 58' V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Lough Larne. Barr Point. Omtrent den 1ste Marts 1905 oprettes Taagesignal paa Yderenden af Barr Point, 5 Kbl. N. 40° Ø. fra Farres Point Fyr. Der kimes paa en Klokke hver 10 S. Klokker er anbragt i en 39 Fod høj Baake. 54° 51', N. Br. 5° 46', V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

New Brunswick. Gulf of St. Lawrence. Miramichi River. Oak Point. Fyrene paa Oak Point er flyttet til hvide, fir-kantede Taarne, der staar paa Masternes Plads. De hvide, faste Fyrs Synsvidde er forøget til 12 Kml. Forfyret staar paa Flodens N.-Side paa Yderenden af en Pynt 1/4 Kml. neder for Oak Point. 47° 7' 22" N. Br. 65° 15' 42" V. Lgd. Taarnets Højde: 32 Fod. Flammens Højde: 44 Fod. Bagfyret staar 900 Alen N. 32° Ø. fra Forfyret. Taarnets Højde: 51 Fod. Flammens Højde: 58 Fod.

Nova Scotia. Strait of Northumberland. Wallace Harbour. Macfarlane Point. Ved Wallace Harbour er tændt to røde, faste Ledefyr, der lyser over en lille Vinkel paa hver Side af Fyrlinjen. Forfyret staar paa NØ.-Enden af Macfarlane Point. Flammens Højde: 40 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Hvidt, firkantet, 29 Fod højt Taarn. 45° 49' 0" N. Br. 63° 27' 25" V. Lgd. Bagfyret staar 900 Alen S. 77° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 58 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Hvidt, firkantet, 44 Fod højt Taarn. For Indgaaende skal man holde Mullins Point Ledefyr overet, til Macfarlane Point Ledefyr kommer overet, hvorefter disse holdes overet til Tønde Nr. 7 paa S.-Enden af Middle Ground, hvor man kan holde op efter Værterne eller ankere inden for Tønden.

Halifax. I Halifax gives nu Tidsignal med Kugle hver Hverdag tæt NV. for Stormsignal-Stationen i Citadellet. Kuglen hejses halvt op Kl. 0 T. 45 M. Em., helt op Kl. 0 T. 59 M. og falder Kl. 1 T. 0 M. og 0 S. Em. paa 60° V. Lgd. eller 0 T. 45 M. 40", S. Stedets Middeltid, hvilket er Kl. 5 T. 0 M. 0 S. Greenwich Middeltid. 44° 38' 40" N. Br. 63° 34' 50" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. Fyrskipet „Hen and Chickens“ Nr. 2 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 9 inddraget.

Fyrskipet „Great Round Shoal“ Nr. 42 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 58. Fyr- og Taagesignal er uforandret. Nr. 42 antages atter at blive udlagt midt i November.

Chesapeake Bay. Tangier Sound. Great Fox Island. Paa Great Fox Island er der nu kun et stort Poppeltræ i Stedet for tidligere to.

Maryland. Potomac River. Tangier Sound. Little Annessex River. Crisfield. En Spirtønde Nr. 1/2, Little Annessex River Entrance Tønde, er i 13 1/2 Fod Vand udlagt fra James Island Fyr i S. 45° Ø., fra Somers Cove Fyr i S 76° V. og fra Flatcap Point i S. 21° V.

South Carolina. Fyrskipet „Martins Industry“ Nr. 53 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 29. Det viser samme Fyr som Nr. 53, men Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa kimes med Haandkraft.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Conception Bay. Penco. Paa Cerro Verde (Green Mound), N. for Penco, er tændt et fast Fyr med Blus. Lyset er rødt over Grundene ud for Barra (Parra) Point og over det Grunde i Retning af Talcahuana, i øvrigt hvidt. Fyrapparat af 6te Orden. Green Mound: 36° 43', S. Br. 72° 59', V. Lgd.

Mexiko V.-Kyst. Puerto San Benito. I Puerto San Benito er ved Varehuset for Lægterne tændt et midlertidigt hvidt Fyr med To-Formærkelser. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret er oplængt mellem to hvide, 31 Fod høje Pæle. Det slukkes, naar Fyret, som er under Anlæg, tændes. 14° 42' N. Br. 92° 27' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Golfo de Valencia. Cabo Canet. Paa Cabo Canet paa Floden Palancia eller Sagunto venstre Bred er tændt et hvidt Lyntfyr, der hver 7 S. viser To-Lyn. Flammens Højde: 107 Fod. Synsvidden: 16 1/2 Kml. Lysøvnene: 22 1/2 Kml. Gult Stentaarn, ca. 100 Fod højt, den underste Del er ottkantet, den øverste kegleformet. Kun Taarnet ses over Træerne, men Stedet kan kendes paa 3 Huse, hvoraf det midterste har to Etager, tæt ved Kysten. 39° 40' 27" N. Br. 0° 12' 17" V. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Morlacca Kanal. San Georgio. San Giorgio hvide, faste Havnefyre lyser fra N. 87° V. gennem N. til N. 3° Ø. 44° 56' N. Br. 14° 55' Ø. Lgd.

Rusland. Sortehav. Batum. I Batum er et fast Fyr tændt paa Petroleum Havnens Molehoved. Det viser grønt Lys fra N. 33° V. til N. 4° V., og rødt Lys fra N. 4° V. gennem N. til c. N. 79° Ø., hvilket er Molens Retning. Flammens Højde: 36 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Graat, cylindrisk Jærntaarn. 41° 39' N. Br. 41° 37' Ø. Lgd.

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

Malacca Strait. Penang. I Penang Havn bliver følgende Baaker opført og Fyr tændt for at afmærke Telegraf- og Telefon-Kablerne:

En hvid, høj Baake ved Havnemærket. En hvid Baake i 5 Fod Vand, c. 3 Kbl. V. fra den førstnævnte. Fra hver Baake vises et hvidt, fast Fyr, der holdt overet angiver Kablernes Retning. Synsviddens: 5 Kml. Havnemærket: 5° 25' N. Br. 100° 22' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Østerrig. Batum er erklæret for kolerasmittet.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 10. November 1904. — Højesteretsdom. — Engelsk Admiralitetsrettsdom. — Ulykkesforsikringsloven i Folketinget. — Lodserne og de ny Lodstakster. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Novbr. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		—	—
Danmark		70 ¹ / ₂	71 ¹ / ₂
Norden	90 ³ / ₄	90 ¹ / ₂	91
Kjøbenhavn		70	70 ¹ / ₂
Carl		77 ¹ / ₄	78
Dannebrog		79 ¹ / ₄	80
Skjold		60	61
Urania		17 ³ / ₄	18 ¹ / ₂
Union		79 ³ / ₄	80 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896		82	83 ¹ / ₄
Østasiatiske		86 ³ / ₄	87
Østersøen		89	91
Nordsøen		25 ¹ / ₂	28
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		84	89
Cimbria		—	—
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	63
Inga		—	—
Hejmdal		96	100
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		—	—
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98	100
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₄	84 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		97	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 7 —		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		90	92
Aktier.			
Nationalbank	140 ¹ / ₂	3 ¹ / ₄ 139 ³ / ₄	140 ¹ / ₄
Privatbank		117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₂
Landmandsbank		124 ³ / ₄	125
Handelsbank		127	127 ³ / ₄
Grundejerbank	116 ¹ / ₄	— ¹ / ₂ 116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₂
Burm. & Wain		96 ¹ / ₂	97
Helsingørs Jærnsk.		90	90 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	158 ¹ / ₄	1 ¹ / ₂ 157 ³ / ₄	158
Bryggeri Aktier	132 ¹ / ₂	3 ¹ / ₄ 133	132 ³ / ₄

Vekselkurser d. 9. November 1904.

	åvista Sælger.	u. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.15	18.12
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. November 1904.

Russiske Noter	216.10
4 ⁰ / ₀ Russiske Consols	91.70
3 ⁰ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.60
5 ⁰ / ₀ Mexikanske 1899	102.00
5 ⁰ / ₀ Rumænske Stats	99.90
4 ⁰ / ₀ — — 1890	89.20

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

„Urania“ 2,000, „Union“ 8,000, „Østasiatisk Kompagni“ 2,000, „Kbhvn“ 8,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 24,000, „Norden“ 36,000, „Dampsk. af 1896“ 16,000, „Carl“ 8,000, „Foren. Dampsk.“ 8,000, „Danmark“ 4,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderihavn. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Fragtfartøj med 12 Hestes Petroleumsmotor.

Et saadant nyt Fartøj, kutterrigget, god Sejler, c. 17 Tons Brutto, staar til Salg hos Undertegnede. Motoren er en ny 2 cyl. Maskine, der er i Stand til at give Kutteren en Fart af 6 Knob. Fartøjet kan indrettes efter Køberens Ønske, og er billig til Salg, naar Handel kan ske snarest.

Esbjerg Skibs- og Baadebyggeri
Th. Dahls Eftf. N. Raun-Byberg.

ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.
Forsøg paa at kæutre Baaden.

den eneste eksisterende Redningsbaad, som er absolut synkefri, selv om den er overfyldt med Mennesker. De forenede Staters Tilsyn med Dampfartøjer indrømmer til Eks. en 20 Fods Baad Bæreevne til 30 Mennesker imod 18 for en almindelig Redningsbaad af samme Størrelse. Naar den er slaaet sammen, indtager den mindre end en Tredjedel af den Plads, som en almindelig Redningsbaad indtager. Den behøver ikke at slaas ud, før den sættes over Bord. Alle Søkyndige i de forenede Stater og Evropa erklærer den for at være den bedste sammenklappelige Redningsbaad, der eksisterer. Forlang nærmere Oplysninger fra

Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Telefoner: Kontor 3449, Værftet Hellerup 141.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Hamburg—Kjøbenhavn og vice versa.

Damper ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamburg de samme Dage. Lægter ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Lørdag; billigste Fragttrater erholdes ved Henvendelse til Hr. H. M. Gehrekens, Hamburg.

Baltimore—Kjøbenhavn.

Dpsk. „Louisiana“ ventes ekspederet fra Baltimore c. 15. November. Derefter Afgang c. hver 3. Uge.
Agenter i Baltimore: D'hrr. **Patterson Ramsay & Co.**

Fra d. 10.—16. November.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.
Torsdag.

Til **Horsens** [Thy] 3 Eftm.
Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulv sund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til **Svendborg, Faaborg og Assens** [Horsens] 5 Eftm.
Til **Kjerteminde, Rudkjøbing og Nyborg** [St. Knud] 5 Eftm.
Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm.
Til **Vejle** [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.
Til **Stege, Masnedesund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Falster] 7 Aften.
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.
Til **London** [Christian IX] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
Til **Newcastle** [Picaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition i Havneg. 27).

Fredag.

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg***, **Aggersund***, **Løgster***, **Fægesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde** [Limfjorden] 3 Eftm.
*) Ikke for Gods.
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til **Stettin** [Oluf Bager] 3 Eftm.
Fra **Esbjerg til Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til **Aalborg***, **Staub, Aggersund, Løgster, Skive, Hvalsund, Fur og Nykjøbing M.** [Thy] Eftm.
*) Ikke for Gods.
Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).
Til **Færøerne og Island** (via Leith) [Laura] 9 Form. fra Bodenhoffs Plads.
Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.
Til **Køningsberg** [Kiew] Eftm. fra Toldboden.
Til **Gøteborg** [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
Til **Hamburg** [Maja] Eftm.
Fra **Esbjerg til Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Søndag.

Til **Frederikshavn, Horten og Christiania**, anl. **Moss og Laurvig** paa Returen om Onsdagen [Baldur] 3 Eftm.
Til **Samsø og Odense** [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften.

Mandag.

Til **Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals** [Horsens] 3 Eftm.
Til **Horsens**, anl. **Ebeltoft** paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.
Til **Bogense og Vejle** [Jyden] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm.
Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.
Til **Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F.**, anl. **Stege** paa Returen om Onsdagen [Ulv sund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til **Stege, Kallehave og Præste** [Aalborg] 10 Aften.
Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [M. G. Melchior] 12 Middag fra Toldboden.
Til **Stockholm, Gefle og Sundsvall** [Ceres].
Til **New York** [Hellig Olav] Md.
Til **Boston** [Alexandra] Eftm. fra Frihavnen.
Fra **Esbjerg til Harwich** (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

Tirsdag.

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.
Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.
Til **Riga** [Union] fra Larsens Plads.
Fra **Esbjerg til Grimsby** [Frejr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Fra **Esbjerg til Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Onsdag.

Til **Frederikshavn, Horten og Christiania** [H. P. Prior] 3 Eftm. Gods til Hjørring, Sæby og Læsø via Frederikshavn efter gennemg. Takster.
Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).

Til **Samsø** og **Odense** [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
 Til **Vestnorge** [Axelhuus] 8 Form.
 Til **Göteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.
 Til **Hamborg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.
 Til **Windau** [Tyr] 3 Eftm. fra Havnegade. (Kun for Gods).
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

LANDMANDSBANKEN

udsteder **Øksler** og **Åkkreditiver** paa alle større **Pladser** i **Europa, Asien, Afrika** og **Australien**. — **Telegrafiske Ud-**betalinger besørgeres.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,
 FIVE GRAVING DOCKS,
 480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
 Telegrams: »DRYDOCKS«, BLYTH.

Bekendtgørelse

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

36te Series

2den Trækning begynder **O n s d a g** den 16de November 1904.

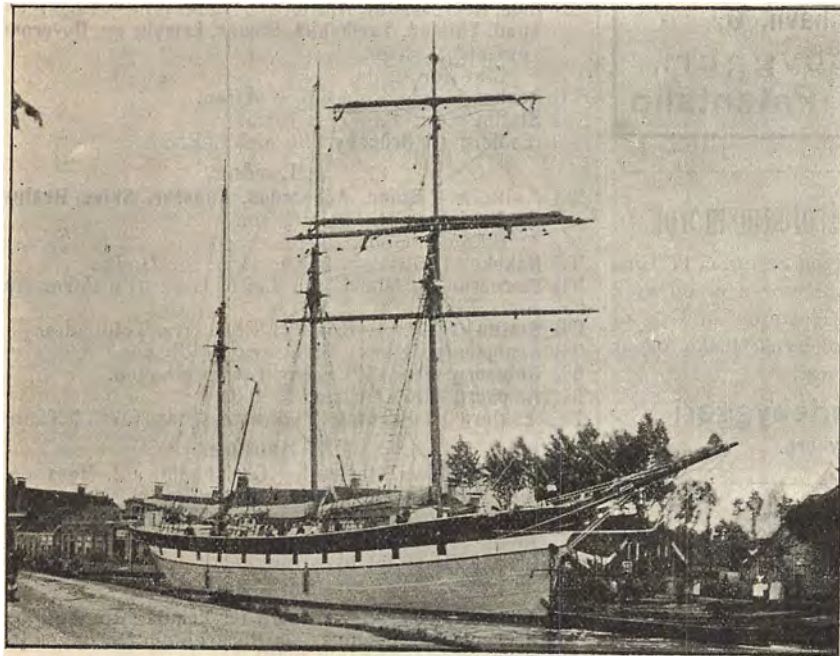
Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.			Hovedgevinststrække.			2. Præmiegevinststrække.		
1	Gevinst paa	750 Kr.	1	Gevinst paa	1500 Kr.	1	Gevinst paa	750 Kr.
1	»	500 —	1	»	1000 —	1	»	500 —
1	»	300 —	1	»	600 —	1	»	300 —
5	»	250 —	5	»	500 —	5	»	250 —
40	»	100 —	40	»	200 —	40	»	100 —
70	»	50 —	70	»	100 —	70	»	50 —
100	»	25 —	100	»	50 —	100	»	25 —
128	»	12 —	128	»	15 —	128	»	12 —
1654	»	10 —	1654	»	10 —	1654	»	10 —

Paa et og samme Lod kan vindes **2** Gevinster i samme Trækning.

Ialt: **6,000** Gevinster.

Losedler til Trækningen sælges og fornyes à 1 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hoved-**kollektionen, **Nørrevoildgade 19**, hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis**.



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Martenshoek, Holland.

Værftet har bygget for dansk Regning i de sidste 4 Aar „Dollar“, „Stirling“, „Dunmore“, „St. Clemens“ og desforuden 2 Nybygninger til Nykjøbing Mors og Skive i Aar, alle 3m. Skonnerter.

Moderate Priser.

Nærmere Oplysninger ved Repræsentanterne for Skandinavien

Herr Mægler **F. L. Knakkegaard**.

Herr Havnefoged **Rasmussen**

begge Nykjøbing Mors.

AXEL LUND

anbefaler sin
 Skibsprovianterings-Forretning.
 Faxe Ladeplads.
 Telf. Nr. 3.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Ved Stranden 2. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
 Fredericiagade 27.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
 Skibsprovianteringsforretning,
 Urtekram- & Farvehandel.
 Havnegade 37, Nakskov.

Prøv engang ufortøldt

1 Kasse indeholdende
 3 Fl. fin Cognac*,
 3 „ fin Scotch Whisky,
 3 „ ægte gl. Madeira.
 3 „ rød Portvin,
 anbefales til d'Hr. Skibskaptajn
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
 St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
 anbefales Foreningens Medlemmer.
 Prima Varer. Billige Priser.
 Telefon 224.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
 Stockholm for

Lanterner.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
 Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, København.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

Skib til Salg.

En Jagt c. 9½ Netto Reg.-Tons stor, laster 400 Centner
død Vægt, godt Inventar og holdt i god Stand, er prisbillig
til Salg.

Skibet er for 5 Aar siden underkastet en større Reparation
og er en udmærket Sejler.

Nærmere Oplysninger hos

Chr. Hintz, Arnis, Slesvig.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46. Kjøbenhavn, Torsdag den 17. November 1904. 11. Aarg.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. **Private.** **6.**

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Gammel Zink
samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.
Joh. P. Boldt,
Aabenraa 21, Kæld.
Hj. af Hauserg. Telefon 7784

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.
F. Jøpson, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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

KREFELDERS
SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTAAL
FERD. & A. SCHMAHL · KJØBENHAVN



Forlang altid

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.



System Holzäpfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede **Mælk**
„VIKING“ Brand „NEST“ Brand
usukret. sukret.
Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.
Faas overalt.
En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co.,** København



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the **Milk**
WORLD.

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.,** Kjøbenhavn K.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støvleblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Cornelius Knudsens Etabl.,
Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Læge H. C. Lund.
**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffen 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



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



Jøns Nilsson's

Skotøjettablissement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

Provianteringshandler **LAURENTIUS,** Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 17. November 1904.

Et af de Punkter i Sønæringsloven, som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart ønskede ændret, var, som det vil erindres, Bestemmelserne vedrørende Fiskeri.

I den i Repræsentationens Aarsberetning gengivne Skrivelse, som Repræsentationen i Oktober Maaned i Fjor indsendte til Indenrigsministeriet, angaaende Sønæringsloven, hedder det om dennes § 20, at den, der ophæver Bestemmelserne i Lovens 1. Kapitel om Dæksbefalingsmændenes Antal og Uddannelse for danske Skibe paa Fiskeri, naar dette ikke foregaar udenfor Nordsøen eller med Dampskib af over 100 Tons, maa, henset til den Udvikling, Fiskeridriften har taget, nødvendigvis ændres; det er ikke forsvarligt, at Folk, som hverken er Sømænd eller Navigatører, har Ret til at føre Sejlskibe af en hvilken som helst Størrelse og Dampskibe af indtil 100 Tons paa Fiskeri, naar disse Skibe blot ikke kommer udenfor Nordsøen og udenfor den færøiske indskrænkede Fart.

Der er ingen Tvivl om at Fællesrepræsentationen har Ret i denne Betragtning; hvorfor skal en Skipper, der med en Jagt paa 20 Tons sejler mellem Øerne, være i Besiddelse af Bevis som Sætteskipper, naar man af en Nordsø-Fisker, der fører en ofte meget større Kutter, ikke forlanger nogen som helst Uddannelse? Naturligvis var det nødvendigt i sin Tid, da Fiskeriet endnu var i sin første Periode, at indføre saa skaansomme Bestemmelser som muligt for at lette dette Erhverv de første Trin, men mon dog ikke det Tidspunkt nu skulde være kommet, da det bestemt maa forlanges, at denne Begunstigelse hører op, dels fordi den i sig selv er uretfærdig og nu maa anses som overflødig, og dels fordi den bliver til Gene for Skibsfarten. Det er aldeles ikke usædvanligt at høre Fiskekutterne, maaske navnlig i Nordsøen, betegnet som „en Fare for Navigationen“, og troligt nok er det, at man gør bedst i at holde sig vel klar af Fiskehaaderne, naar disse Skibe føres af Folk, af hvem Staten end ikke forlanger Kendskab til de internationale Søvejsregler.

I de sidste Aar er Fiskekutterne desuden i meget stor Udstrækning blevet forvandlede til Dampere derved, at de er blevet forsynet med Motor, og dette har kun gjort Forholdet endnu uheldigere, end det alt var i Forvejen. Tidligere vidste man dog nemlig, hvad det var, man havde for sig, naar man mødte en Fiskekutter, men det kan man langt fra vide med Sikkerhed nu, idet den ikke er forsynet med nogen Skorsten. End ikke om Natten, hvor dog Lanterneføringen skulde afgive al fornøden Vejledning i saa Henseende, kan man være sikker ved Bedømmelsen af disse Fartøjer, thi en stor Del — ja maaske endog et stort Flertal — af dem fører aldrig nogen Toplanterne.

Vi havde fornylig Lejlighed til at se en af vore større Fiskerihavne, men skønt der laa ikke saa faa af Kutterne inde, fandt vi ikke en, der var forsynet med Stativ af nogen Art til Anbringelse af Toplanterne. Paa Forespørgsel hos Stedets Havnefoged fik vi vor Formodning fuldt ud bekræftet: Kutterne fører kun ganske undtagelsesvis Toplanterne og lader sig heller ikke bevæge til at gøre det. Fiskernes sædvanlige Motivering skal være denne: „Kommer der noget paa, kan vi jo

altid stoppe Motoren“ — et Ræsonnement, hvis Uholdbarhed det er ganske overflødig at opholde sig ved.

Der foreligger utvivlsomt en grov Fejl her, og vi finder det rigtigst at paatale den, thi dette Spørgsmaal kan aldrig være Skibsfarten ligegyldigt, saa meget mindre som Kutterfiskeriet stadig synes at være i rask Fremgang.

Konsul Hans Smith i Kronstadt, der, som meddelt i vort sidste Nummer, er afgaaet ved Døden, var født i Norge i 1810. Han kom som ungt Menneske til Handelen og fik sin Uddannelse hos forskellige større Firmaer, bl. a. ogsaa her i Kjøbenhavn. I 1849 blev han Havari-kommissær i Kronstadt, hvor han senere paabegyndte en Forretning som Skibsmægler. I 1863 blev han norsk Vicekonsul i Kronstadt. Hans Skibsmæglerforretning voksede sig imidlertid større og større og blev kendt af alle de mange Handlere og Redere i de forskellige Lande, der driver Forretninger paa Østersøen. Hertil kom, at Smith vandt Tillid hos alle dem, han kom i Berøring med; Redere og Skibsførere fandt i ham en Raadgiver og Støtte, som de altid med Tryghed kunde henvende sig til.

Hans Smith stod ogsaa i Forbindelse med et stort Antal danske Rederier og var blandt dem og blandt de mange danske Kaptajner, der Aaret igennem kommer til Kronstadt, almindelig afholdt og anset. Hans Død har derfor i vide Kredse her i Danmark vakt almindelig Beklagelse.

Da Redere i flere Tilfælde har beklaget sig over, at de i enkelte Havne i U. K. ved Losning af Trælast er blevet belastet med en Afgift af 6. d. pr. Standard for „cessing“ eller „half cessing“, det vil sige for Stabling af Lasten paa Kajen i Henhold til Kutyme, henleder vi Opmærksomheden herpaa.

Som Regel vil det være haabløst at undgaa saadanne kutymemæssige Afgifter, naar Skibene er befragtet i Følge den desværre saa sørgelig almindelige Henvisning til Kutyme i Certepartierne:

„Cargo to be brought to and taken from alongside the ship at charterer's risk and expense „as usual“, „as customary“, according to the custom of the port“

og lignende. Vi undlader ikke at henlede Redernes Opmærksomhed herpaa, med Opfordring til at søge enhver saadan Henvisning til Kutyme undgaaet. Da der i mange Certepartier, der forelægges os, ingen Henvisning til Kutyme er indført, synes det ikke at være umuligt at opnaa en Sløjfning af denne Henvisning. Man er aldrig helt sikker paa, hvad man risikerer ved disse Kutyme-Klausuler i Certepartierne.

(Nordisk Skibsrederforenings Cirk.)

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer til os d. 16. ds.:

Vedvarende Frost, Isen tiltager, befrygter Navigationen slutter denne Uge.

Engelsk Admiralitetsretsdom.

Under den i vort sidste Nummer refererede Retssag ved den engelske Admiralitetsret mellem 3 m. Skonnert „Kodan“ af Marstal og International Navigation Company (Limited) som Reder for Dampskibet „Kensington“ (Dominion Line) paastodes det fra Sagsøgerens Side, at „Kensington“ havde gaaet med for stor Fart, og at dette var Aarsagen til Kollisionen.

Indstævnte indrømmede, at „Kensington“ havde løbet en Fart af 7 Knob, men hævdede, at dette ikke laa

udenfor Grænserne for moderat Fart, naar Hensyn toges til Damperens Størrelse og Kraft og Stedet, hvor Sammenstødet skete. Tillige fastholdtes det, at Skonnertens Fart var for stor, og at den med Urette havde givet Taagesignalet for Bagbords Halse, medens den i Virkeligheden laa paa Styrbords Halse. Sluttelig forment Indstævnte, at denne sidste Fejl skyldtes den Omstændighed, at Sammenstødet fandt Sted paa et Tidspunkt, hvor man om Bord paa Skonnerten plejede at drikke Morgente, og at den Mand, hvem Pasningen af Taagehornet var betroet, muligvis havde været beskæftiget med Forberedelserne dertil.

Ved Rettens Kendelse blev „Kensington“ erklæret for udelukkende skyldig i Kollisionen med følgende Motivering*):

Sammenstødet fandt Sted i tæt Taage, og det væsentligste Spørgsmaal i Sagen er derfor, hvorvidt Damperen har gjort sig skyldig i Brud paa Art. 16 eller ikke, med andre Ord, om den gik med for stor Fart, naar Hensyn toges til Vejrforholdene paa det paagældende Tidspunkt. Det maa her erindres, at Kollisionen fandt Sted ikke midt ude paa Atlanterhavet, men ved St. Pierre Banken i Nærheden af Indløbet til Cabot Strædet, hvor Trafikken foregaar i begge Retninger, og hvor man ret naturligt kan vente at møde andre Fartøjer. Taagen var saa tæt, at Sagsøgeren har paastaet, at „Kensington“ først saas i en Afstand af kun 50 til 100 Fod, og fra Indstævntes Side er det gjort gældende, at Skonnerten saas i en Afstand af omtrent Halvdelen af „Kensingtons“ Længde, og denne Paastand findes baade i det første Indlæg i Sagen og i det første Forsvar. Under Sagens Gang er imidlertid denne Afstand bleven forøget til det tredobbelte, som det maa antages for at vise, at Skonnerten blev set fra Damperen tidnok til at Sammenstødet kunde være blevet undgaaet, hvis „Kodan“ havde givet rigtigt Taagesignal. „Kensingtons“ Fører har angivet, at Damperen gik med en Fart af syv Knob, men hvis man regner efter de Angivelser, der findes i dens Journal, vil man finde, at Farten i Virkeligheden har været større, og den kan vistnok nærmere sættes til ni Knob.

Det foreliggende Retsspørgsmaal er forøvrigt ikke enestaende, men er bleven behandlet i en Række af lignende Sager, dels af Admiralitetsretten og dels af Appelretten, og i en af de væsentligste af disse („Campania“ Sagen) er i en kortfattet Form angivet hele det Retsgrundlag, der kommer til Anvendelse i Tilfælde som dette. Bestemmelsen i Art. 16, hedder det heri, er obligatorisk, og i al Almindelighed kan kun den Fart anses som værende moderat, der tilsteder, at man, efter at have set det andet Skib, kan manøvrere sig klar af dette. Hvis en Damper i Taage ikke kan navigere til Stadighed med meget langsom Fart, maa den for at være i Overensstemmelse med Søvejsreglerne, naar da ikke særlige Farer er til Stede som f. Eks. paa Grund af snævert Farvand eller Strøm, stoppe fra Tid til anden, saa at Farten tages fra den. Dette kan ganske vist medføre en Del Forsinkelse og kan maaske gøre det nødvendigt at søge ud i rum Sø samt kræve særlige Forholdsregler til Bestemmelse af Skibets Sted, men det giver en større Chance for at høre Lydsignaler fra et Skib, der nærmer sig, mere Tid til at handle, naar dette bliver nødvendigt, og hvis en Kollision skulde indtræffe, vil det tjene til at svække Følgerne af denne.

I alle Sammenstødstilfælde af denne Art, og ogsaa i „Kensington“ Sagen, er der blevet gjort Forsøg paa at bevise, at den Fart, Damperen er gaaet med, var nødvendig af Hensyn til Styringen, men disse Beviser er næsten altid bristet, idet der ikke er noget til Hinder

for, at en Damper kan gaa frem paa den ovenfor omtalte Maade og alligevel have tilstrækkelig Styrefart. Paa dette Punkt synes „Kensington“ Sagen at være ikke saa lidt svagere end de fleste andre Sager af samme Art, og Indstævntes Damper ses ikke under de for Haanden værende Vejrforhold at have haft nogen Berettigelse til at gaa med saa stor Fart.

Ud over dette kan kun de Klager, der er rejst imod Sagsøgeren, komme i Betragtning ved Sagens Paadømmelse. En af disse er, at Skonnerten gik med for stor Fart under de nævnte Forhold. Der var imidlertid kun meget lidt Luft, og Skibet synes kun at have haft en Fart af omtrent to Knob og saaledes netop kunnet styre. Et andet Klagepunkt er, at der skal være begaaet Fejl med Hensyn til Skonnertens Taagesignal — for det første, at det slet ikke blev betjent eller dog kun ganske utilstrækkeligt, og for det andet, at da det hørtes, blev der givet to Stød, skønt Skibet laa paa Styrbords Halse. Dette benægtes af Sagsøgeren, der hævder, at der kun blev givet et Stød i Taagehornet, og at dette blev betjent i Overensstemmelse med de givne Regler.

Med Hensyn til dette Spørgsmaal kan man vistnok gaa ud fra, at Sagsøgerens Angivelser er korrekte, hvad ogsaa det under Sagen fremkomne synes at tyde paa, og det maa saaledes antages, at Indstævnte har hørt fejl — muligvis fordi det hele er kommet som en Overraskelse. Man bør endvidere lægge Mærke til, at det paa det Tidspunkt, da Taagehornet blev hørt, ikke vilde gøre den ringeste Forskel, om Signalet bestod af et dobbelt eller et enkelt Stød, idet Damperen kun var en halv Skibslængde borte, og der ikke var Tid til at gøre noget som helst. Selv om Damperen havde hørt et enkelt Stød, kunde den dog ikke have gjort andet end slaa fuld Kraft Bak, og Kollisionen vilde saaledes alligevel have fundet Sted.

Der kan derfor ikke være nogen Tvivl om, at „Kensington“ bærer hele Skylden for Sammenstødet.

„Norges“ Forlis.

Proceduren for Sø- og Handelsretten.

Mandag d. 14. November Kl. 10 Fm. sattes Retten af Retsformand Madvig og dens øvrige Medlemmer Skibsreder, Kaptajn Torm, Kaptajn A. V. Knudsen, Admiral Bruun og Kaptajn, Skibsinspektør C. A. Jørgensen.

Som beskikket Aktor paa det Offentliges Vegne var mødt Overretssagfører Steinthal og som beskikket Defensor for fhv. Fører af Dampskibet „Norge“, Kaptajn Gundel, og Det forenede Dampskibsselskab var henholdsvis mødt Overretssagfører Sinding og Overretssagfører, Etatsraad Ludv. Simonsen.

Aktor refererede udførlig Sagens Gang*) efter de tidligere afholdte Forhør og søgte derefter først at paa-vise, at det maatte være paa Helene Revet, at „Norge“ var stødt. Et afgørende Bevis herfor var det, at alle havde set Rockall, men tillige støttedes denne Paastand af en Række andre Omstændigheder. De fleste af Mandskabet mente saaledes, at det var et Skær, som „Norge“ havde ramt, og desuden stoppede Skibet umiddelbart efter Stødet og stod fast i nogen Tid, hvad der ikke

*) Det vil formentlig være unødvendigt her at gaa nærmere ind paa selve Sagens Gang, saaledes som denne foreligger oplyst efter det, der er fremkommet ved de tidligere afholdte Forhør. Vi skal derfor for dette Punkts Vedkommende indskrænke os til at henvise til vore udførlige Referater af Forhørene i Bladet for d. 28. Juli og d. 18. August d. A.

*) I en Note til vort første Referat af denne Sag, Pag. 549, er der ved en Trykfejl kommet til at staa: Den nærværende Motivering af Dommen. Som det iøvrigt fremgaar af Notens Indhold, skulde der naturligvis staa: Den nærmere Motivering af Dommen.

vilde være sket, hvis Ulykken skyldtes et Sammenstød med et drivende Vrag. Ganske vist var der umiddelbart efter Stødet af Kaptajn Gundel og Sejmager Jørgen Hansen bemærket Vragstumper i Vandet, men disse kunde hidrøre fra „Norge“ selv, og bortset herfra var der iøvrigt intet mærkeligt i, at der var enkelte Vragstumper paa Revet — et drivende Vrag vilde derimod have bragt en meget betydelig Mængde Vraggoods frem til Overfladen. At man ikke forud for Forliset havde set Rockall, havde sin Grund i de da foreliggende Vejrforhold, idet det i hvert Fald i Følge en Del af Vidneudsagnene var regntykt og usigtbart; fuld Enighed om Vejret forud for Ulykken var der ganske vist ikke, medens alle de afgivne Erklæringer samstemmede i, at Vejret efter Ulykken var usigtbart, hvorfor det da ogsaa varede nogen Tid, inden man fra Baadene fik Rockall at se.

Idet man saaledes maatte anse det som givet, at Forliset var sket paa Helene Revet, maatte man tillige søge Svar paa Spørgsmaalet, om hvorledes „Norge“ var kommet saa langt ud af sin Kurs, og i Forbindelse hermed beklagede Aktor meget, at Skibsdagbøgerne ikke var bleven bjærgede. Nogen særlig magnetisk Paavirkning i Nærheden af Rockall kunde man ikke regne med, og fra Deutsche Seewarte var der indhentet Oplysning om, at man ikke der havde sporet noget magnetisk Uvejr paa det Tidspunkt, da Forliset fandt Sted, og saadanne Forstyrrelser mærkes sædvanligvis over meget store Arealer. Fra Skibsførerne Hveysel og Horner var der vel fremkommet to Erklæringer*), der kunde tyde paa usædvanlige magnetiske Forhold i disse Egne, men man kunde ikke tillægge de nævnte Erklæringer nogen videre Værdi. Kaptajn Hveysel, hvis Iagttagelse ligger temmelig langt tilbage i Tiden, havde nemlig end ikke optegnet Fænomenet i sin Skibsdagbog, og i Kaptajn Horners Dagbog savnede man Optegnelser om de Deviationsundersøgelser, hvorved Forstyrrelserne var konstaterede, desuden var Kaptajn Horners Erfaringer i Modstrid med „Norge“ Sagen, idet det, der bragte „Norge“ saa langt mod Nord, efter al Sandsynlighed vilde have bragt det andet Skib Syd efter, fordi dette sejlede mod Øst. Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Kentucky“, der for østgaaende var ved Rockall samme Dag som „Norge“, var ogsaa bleven forsat et meget betydeligt Stykke mod Nord og havde i Følge sin Journal haft en usædvanlig Deviation paa sin Kurs, men det maatte erindres, at i hvert Fald en Del af denne Deviationsforandring eller rettere Forandring i devierende Misvisning kunde skyldes en for stor antaget Forandring i selve Misvisningen. Endelig kunde alle tre Tilfælde meget vel forklares ved Strømsætning, og man nødtes derfor ikke til at søge Grunden i specielle magnetiske Forhold.

Med Hensyn til den af Gundel valgte Rute henstillede Aktor til Rettens Afgørelse, om det var tilladeligt at lægge denne Syd om Rockall; det var i alt Fald almindeligt, at man gik Nord om, og dette gjaldt ogsaa for Det forenede Dampskibsselskabs Skibe. At den første af disse Paastande var rigtig, støttedes bl. a. af en Række Pilot Charts, og der var derfor ingen særlig Grund for Kaptajnen til at gaa Sønden om Klippen. Denne Rute var i Virkeligheden langt farligere end den anden paa Grund af den nordgaaende Strøm, der saa ofte fandtes, og naar Kaptajnen alligevel valgte den, var det derfor ogsaa absolut hans Pligt at udvise saa meget større Forsigtighed ved Navigeringen. Denne Forsigtighed, mente Aktor, havde Kaptajn Gundel ikke udvist, der var saaledes ikke anstillet nogen Observation, efter at Landet var tabt af Syne, og det var tvivlsomt, om Deviation og Misvisning forelaa saa nøjagtige, at man ubetinget kunde stole derpaa. De forskellige Angivelser af disse Data stemte ikke absolut overet, og selv en mindre Fejl heri samt i Afdrift vilde dog medføre en vis Fejl i Bestemmelsen af det gissede Sted

paa det Tidspunkt, da Ulykken indtraf. Varierede man disse Størrelser indenfor Grænserne for mulige Fejl, vilde den styrede Kurs kunne føre til Steder, der laa en Del fjærnet fra det Sted, hvor Kaptajn Gundel mente sig at være, og altsaa ogsaa til Steder, der laa Rockall betydelig nærmere. Det var endvidere et stort Spørgsmaal, om man var berettiget til som Kaptajn Gundel at undlade at tage Hensyn til Tidevandets Indflydelse, og ganske uforsvarligt var det, at der ikke, da Kursen blev sat Sønden om Rockall, blev taget Hensyn til en eventuel Strømsætning. Endelig lagde Aktor ganske særlig Vægt paa, at Loddet ikke var benyttet, idet han hævdede, at man ved Hjælp af Lodskud kunde have kontrolleret sit Bestik i væsentlig Grad; det var ogsaa en Forsømmelse, at der ikke var loddet, efter at Skibet var tørrnet. Dette burde have været gjort, inden man slog Bak, og efter at „Norge“ var kommet flot, burde Kaptajnen, som Forholdene var, have sat alt ind paa at sætte Damperen op paa Grunden igen, men dette havde han undladt.

Forinden Aktor derefter gik over til at undersøge, hvorvidt de Fordringer, man kunde stille til selve Skibet og dets Udrustning, var opfyldte eller ikke, benyttede han Lejligheden til at fremhæve for Retten, at det var godtgjort, at der efter Katastrofen ikke var opstaaet nogen Panik om Bord i Skibet, og at han ikke tog i Betænkning at erklære, at dette først og fremmest skyldtes Kaptajn Gundel, der iøvrigt ved sin Optræden ved denne Lejlighed paa ethvert Punkt havde vist sig fuldt ud som en Mand.

Med Hensyn til „Norge“s vandtætte Inddeling indrømmede Aktor, at Lovens Fordringer vel havde været opfyldt, men hævdede samtidig, at Skibet i denne Henseende ingenlunde svarede til, hvad man kunde være berettiget til at vente af et Udvandrerkskib, navnlig burde saadanne være forsynet med dobbelt Bund overalt. „Norge“ var forsynet med Kompasser i Overensstemmelse med Lovens Forskrift, men den foreskrevne Undersøgelse af disse kunde man vistnok med Rette fortolke saaledes, at den fuldstændige Deviationsundersøgelse skulde foretages af en Mand fra Land. Var denne Fortolkning rigtig, saa var Loven ikke sket Fyldest, thi en saadan Undersøgelse fandt sidste Gang Sted d. 12. Januar 1902, og selv om man antog, at Kaptajnen selv var berettiget til at foretage den, var der dog forløbet noget over et Aar siden den sidste Undersøgelse.

Skibet medførte ikke flere Passagerer, end det var berettiget til, og var forsynet med det forlangte Antal Baade med det fornødne Rumindhold, men der var alligevel et væsentlig Misforhold til Stede mellem Antallet af Passagerer og det Antal, der var Baadplads til. Dette Misforhold, der ogsaa fandtes for de øvrige af Amerika-linjens Dampere, var uforsvarligt, fordi de nu eksisterende sammenklappelige Baade havde gjort det muligt at skaffe Plads til langt flere. Forøvrigt var det aldeles uforsvarligt af Det forenede Dampskibsselskab at fortolke Lovens Bestemmelser om „andre Flydemidler“, der udtrykkelig siger: „saa som Redningsflaader, Baade af Træ eller Jærn, sammenklappelige Baade, løst Træværk paa Dækket o. s. v.“ paa den Maade, at det kun henholder sig til de løse Trædele alene og derfor har undladt at forsyne „Norge“ med mere virksomme Redningsmidler. Det eneste, der fandtes af saadanne om Bord i Skibet, ud over de obligatoriske Baade, var en Redningsflaade bestemt til at kunne bære 25 Mand — alt det andet var kun løst Træværk.

Skibets 8 Baade var forsynede med det lovbefalede Tilbehør med Undtagelse af Baadskompasserne, der for ikke at tage Skade var hensat i et Skab. Ogsaa dette var utiladeligt, thi Kompasserne skulde være i Baadene og følgelig være af en saadan Art, at de ikke blev ødelagt af at opbevares der. Der havde endvidere været betydelige Vanskeligheder forbundet med at faa Baadene sat i Vandet, og der var taget ganske utilstrækkelige Forholdsregler til at sikre, at Mandskabet var bekendt med dets

*) Se „Dansk Søfartst.“ for d. 25. Aug. d. A. Red. Anm.

Fordeling til Baadene. Endelig var det en meget væsentlig Fejl, at der ikke afholdtes virkelige Baadprøver med Mandskabet.

I Henhold til det her anførte blev derefter af Aktor nedlagt Paastand om, at Kaptajn Gundel samt Det forenede Dampskibsselskabs Direktion og Bestyrelse blev dømt efter Loven.

Efter at den meget langvarige Dokumentation var tilendebragt, blev Ordet givet til Kaptajn Gundels Defensor.

Kaptajn Gundels Defensor, Overretssagfører Sinding, vilde først og fremmest henholde sig til Navigeringen af „Norge“ og Kaptajns Optræden og Dispositioner efter Ulykken; ganske vist kunde der ogsaa for Kaptajns Vedkommende blive Tale om Ansvar for Skibets behørlige Udrustning, men dette Punkt vilde han forbeholde sig at komme nærmere tilbage til, efter at Selskabets Defensor havde haft Ordet. Paa Grundlag af de foreliggende Forhør vilde han søge at komme til Klarhed over, hvorledes Forholdene havde været umiddelbart før og under Forliset og kom saaledes til, at Vinden maatte have været sydlig, men ikke frisk, medens Søen i Forhold til Vinden ikke havde været af nogen videre Betydning. Med Hensyn til Sigtbarheden var de afgivne Forklaringer ret modstridende, men det maatte erindres, at der foruden Vidneforklaringerne forelaa endnu et Moment af en vis Betydning, nemlig den Fiskedamper, som man havde haft i Sigte d. 28. Juni om Morgen. Omtrent Kl. 5 havde man først set denne, og ved 6 Tiden var den bleven passeret i temmelig ringe Afstand. Den laa da nærmest og drev; endnu Kl. 7 havde man haft den i Sigte agterude, og naar Hensyn toges til den Fart, som „Norge“ vidstes at løbe, kunde man heraf formentlig drage den Slutning, at man endnu ved 7 Tiden kunde se omtrent 12 Kml. bort. Retning og Styrke af den Strøm, der kunde forekomme i det paagældende Farvand, fik man navnlig Oplysning om af de bekendte „Pilot Charts“, men ogsaa fra Flaskeprøver og Skibsdagbøger havde man Oplysninger af Værdi. Der var desuden fremlagt Erklæringer desangaaende fra kendte og erfarne Skibsførere, saaledes bl. a. Kaptajnerne Laub og Wulff, og disse Erklæringer samstemmede med de øvrige Kilder i, at Strømsætningen under rolige Vejrforhold som de, der forelaa i denne Sag, kun var meget ringe. Alt i alt maatte det derfor siges, at Navigeringen var foregaaet under gunstige Forhold.

Hvad angaar den Omstændighed, at Kaptajn Gundel havde lagt Ruten Syd om Rockall, vilde Defensor fremhæve, at dette Valg var truffet, fordi det var den korteste Vej. Naar man i „Pilot Chart“ saa ofte saa Ruten lagt Nord om Rockall, saa skyldtes dette meteorologiske Grunde, desuden var der i Kortet netop for Juni 1904 indlagt en Rute Syd om Klippen — ganske vist laa den paagældende Rute noget sydligere end den af Gundel valgte, men dette skyldtes Hensynet til den korteste Vej og ingenlunde Hensyn til selve Rockall. Kaptajnen havde i Forhøret opgivet, at han agtede at gaa 6 à 7 Kml. Syd om Rockall, men heri laa i Virkeligheden, at han straks havde taget Hensyn til smaa eventuelle Afvigelser, thi den Kurs, der faktisk var bleven styret førte forbi Rockall i en Afstand af 10 Kml. De 6 à 7 Kml. var altsaa den mindste Afstand „Norge“ kunde ventes at ville passere Klippen i.

Hvad „Norge“ stødte paa, maatte man søge afgjort ved Hjælp af de foreliggende Oplysninger om Stødet Art, Vandets Farve og lignende. Disse Oplysninger var ikke samstemmende, og om det end maatte anses som sandsynligt, at det var et Skær, Skibet havde ramt, saa kunde man dog ingenlunde se bort fra, at der var set Vraggods, og at der derfor var en Mulighed for, at det var et drivende Vrag. Man burde ogsaa være varsom med at antage, at det var Helene Revet, „Norge“ havde ramt, blot fordi dette var det nærmeste kendte Punkt af denne Art. Der var heller ikke set nogen Brænding

paa det, der formodedes at være Revet, hvad man dog havde kunnet vente, eftersom det var nær ved Lavvande. Den Kam paa Vandet, som Styrmand Otte mente at have set, kunde skyldes selve den forliste Damper.

Efter at have givet en Beskrivelse af Rockall paa Grundlag af en engelsk „sailing direction“ og navnlig betonet, at Helene Revet var et smalt og lodret Skær, gik Defensor over til at diskutere Spørgsmaalet, om Rockall virkelig var bleven set. Hvorfor havde man ikke set denne Klippe fra Skibet, naar man dog saa længe havde kunnet se Fiskedamperen? Mærkeligt var det ogsaa, at man efter Ulykken mente at have set Rockall i NV., thi heraf maatte man jo antage, at Baadene var kommet en Del mod Syd. De foreliggende Vidnesbyrd om, at Rockall var set, førte alle tilbage dertil, at Styrmand Otte havde erklæret, at det, man havde faaet i Sigte fra Baadene, var den nævnte Klippe, men det var dog meget tvivlsomt, om man kunde bygge en Dom derpaa alene. Styrmand Otte havde været behersket af det bestemte Indtryk, at naar man fik noget i Sigte, saa maatte det være Rockall, thi han vidste jo intet om den foretagne Ændring af Kursen og kom først op, efter at Ulykken var sket. Desuden havde Ottens Vidnesbyrd paa andre Punkter vist sig at være forkert, saaledes havde hans Udtalelser, om hvorvidt Sejlene var sat eller ikke, om der var Numre paa Køjerne, om Korrektionen paa Patentloggen og om hvilken Baad han selv hørte til, været fejlagtige. Selv om man imidlertid antog, at Rockall var set, saa laa dog heri intet Bevis for, at Søulykken var sket paa Helene Revet, men først naar man med Sikkerhed gik ud herfra, kunde man opkaste Spørgsmaalet om Ansvar for Kaptajn Gundel. Gik man nemlig ud fra, at Skibet var stødt i eller i Nærheden af sin Kurs, saa reduceredes det hele til Spørgsmaalet, om Kaptajnen havde iagttaget, hvad der paahvilede ham med Hensyn til Fart og Udkig, og det maatte her dels hævdes, at Kaptajn Gundel havde været berettiget til at gaa med fuld Fart, og dels, at Udkig ikke var forsømt.

Paa dette Tidspunkt, Kl. 5 Eftm., afbrød Retsformanden Mødet og ansatte nyt Retsmøde til Tirsdag d. 15. November Kl. 10 Fm.

Ved den fortsatte Defension dvælede Defensor ved det Spørgsmaal, om Kaptajnen, hvis „Norge“ virkelig var bleven forsat saa langt ud af sin Kurs som til Helene Revet, kunde have haft nogen Formodning om en saa stor Forsætning. Om Styringen var det oplyst, at „Norge“ styrede godt, og at der blev lagt særlig Vægt paa at kontrollere, at Rorgængerne passede deres Ting. Der var heller ingen Sandsynlighed for Fejl i Deviationen, thi denne var bleven omhyggelig undersøgt. Nu bagefter var der ganske vist fremkommet de af Aktor omtalte tre Erklæringer, hvoraf navnlig den fra Dampskibet „Kentucky“ kunde tyde paa, at der havde været særlige Forhold til Stede, men dette kunde Kaptajnen i hvert Fald ikke vide ved sin Navigering, og Defensor agtede forøvrigt ikke heller at bygge særlig paa denne Omstændighed. Med Hensyn til Strømmen maatte man lægge Mærke til, at Skibets Sted sidst var bestemt ved Pejlingen af St. Kilda Kl. 7 T. 30 M. den foregaaende Dags Aften, man skulde altsaa regne med en Forsætning paa 23 Kml. i c. 10 Timer, nemlig til Kl. 5 næste Morgen, men en Strømsætning paa 2,3 Kml. i Timen var ganske ukendt og derfor paa Forhaand i højeste Grad usandsynlig. Kaptajnen kunde derfor under ingen Omstændigheder vente at blive forsat noget af Betydning.

Med Hensyn til de forskellige Kurser, som Aktor havde udsat i sit Kort, maatte det hævdes, at disse var konstruerede efter vilkaarlige, tænkte Muligheder med Tilidsættelse af de faktiske Forhold vedrørende de Størrelser, der benyttedes dertil.

Om Kaptajnen paa nogen Maade kunde have opdaget, at han var forsat saa langt, var mere end tvivlsomt. Efter den terrestriske Stedbestemmelse Kl. 7¹/₂ om Aftenen var der ikke foretaget nogen Observation, hvad der med de rolige, normale Forhold heller ikke var Anledning til. Omtrent ved Midnat blev det overskyet, og dermed forsvandt Muligheden for at observere. I Løbet af den første Del af Natten kunde man vel have taget Observation af Maanen, men dels havde den kun ringe Højde, og dels er den ret upaalidelig til Natobservation. Det var uvist, om man kunde have set Polarstjernen paa Grund af Aarstiden og den høje Bredde. Lodskud kunde der i alt Fald ikke være Tale om forinden Kl. 5 næste Morgen, og Lodskud efter den Tid kunde kun give et rent negativt Resultat ud over det, at Skibet befandt sig paa Banken, hvad man forøvrigt allerede af andre Grunde var paa det rene med. Nogen Erkendelse af hvor paa Rockall Banken Skibet befandt sig, kunde Lodskud aldrig give.

Efter et Resumé af alle de her nævnte Omstændigheder, omtalte Defensor selve Katastrofen og Kaptajn Gundels Forhold under denne. I Lighed med Aktor udtalte Defensor sin varme Beundring for den heltemodige Adfærd, der var udvist saa vel af Kaptajnen som af adskillige af Besætningen, og gennemgik derefter de Dispositioner, der var truffet af Kaptajnen ved denne Lejlighed. At lodde efter Grundstødningen var der ingen Anledning til, thi „Norge“ stod slet ikke fast, men forøvrigt havde der heller ikke været Tid dertil. Det var et meget stort Spørgsmaal, om der vilde have været noget vundet ved at gøre Forsøg paa at sætte Skibet op paa Grunden igen; Kaptajn Gundel havde valgt at gøre Forsøg paa at naa den tidligere omtalte Fiskedamper, og hertil var der vistnok intet at sige. Allerhøjest kunde der her blive Tale om et fejlt Skøn, men ingensinde om nogen Pligtforsømmelse, men bortset herfra, var det meget tvivlsomt, om man atter vilde kunne have fundet Grunden.

Kaptajnens Navigering og Dispositioner efter Ulykken maatte saaledes siges at være fuldt forsvarlige i alle Henseender, hvorfor Defensor indstillede Kaptajn Gundel til Frifindelse med Tilføjelse om, at der i Dommen maa blive udtalt en Anerkendelse af Kaptajnens beundringsværdige Optræden ved denne Søulykke.

Derefter blev Ordet givet til Det forenede Dampskibsselskabs Defensor, Overretssagfører Simonsen, der begyndte med at henlede Opmærksomheden paa, at Aktionsforretningen mod Selskabet hvilede paa et formelt usikkert juridisk Grundlag, idet man ikke efter dansk Lov kan tiltale Medlemmerne af et Selskabs Bestyrelse og Direktion til Strafansvar. En Henvendelse til Selskabet fra Defensor havde imidlertid fremkaldt en Erklæring paa dets Vegne af Bestyrelsens Formand, Professor i Strafferet ved Kjøbenhavns Universitet, C. Torp, hvoraf det fremgik, at Selskabet i absolut Overbevisning om sin fuldstændige Sagssløshed ikke agtede at bygge paa denne Omstændighed.

I Spørgsmaalet om Muligheden for Pligtforsømmelse fra Selskabets Side maatte det bestemt fastholdes, at det er et Rederis Pligt at sørge for at ansætte kvalificeret Fører og Besætning, men noget Ansvar for Navigeringen har Rederiet ikke. Dette paahviler udelukkende Føreren, lige saa vel som Ansvar for Skibets Sødygtighed. Først da vilde der kunne blive Tale om Strafansvar for et Rederi, naar dette ved givne Ordre havde gjort sig til Førerens Medskyldige, eller naar det havde undladt at afhjælpe indberettede Mangler. Noget saadant forelaa imidlertid ikke, og Selskabet kunde derfor ikke drages til Ansvar paa disse Punkter; forøvrigt kunde der, efter hvad der var fremkommet, ikke for Kaptajn Gundel være nogen Grund til at nære Bekymring i Anledning af dette Ansvar, som saaledes hvilede paa ham alene. Bortset herfra kunde man dog aldrig lægge noget Detailansvar over paa Medlemmerne af Dampskibsselskabets Bestyrelse

og Direktion, da disse hverken havde eller kunde have det nærmere Tilsyn med disse Ting. Det var imidlertid tilstrækkeligt at henholde sig til de afholdte Synsforretninger; disse havde erklæret, at Skibet var i Orden, og hermed bortfaldt fuldstændig Spørgsmaalet om Strafansvar, selv i det Tilfælde, hvor det maaske senere kunde godtgøres, at Synsforretningen havde været mangelfuld. De ubetydelige Mangler, som Synet havde forefundet ved „Norge“, var alle bleven afhjulpne.

Lovens Fordringer om Skibets Flydedygtighed havde været fuldt ud opfyldt, og allerede Skibets Klassifikation var Garanti for den vandtætte Inddeling. Fordring om dobbelt Bund kunde ikke stilles til „Norge“, men denne havde dog delvis været forsynet dermed, nemlig agter fra og indtil Højtanken. Med Hensyn til Kompassernes Undersøgelse maatte det hævdes, at en saadan maatte foretages af en hvilken som helst dertil kvalificeret Mand, at en fuldstændig Omsvajning var foretaget af Kaptajn Gundel i Januar 1903, og at der flere Gange senere var foretaget en delvis Omsvajning. Hermed var Fordringen opfyldt, thi den ældre Lov forlanger ikke fuldstændig Undersøgelse, og den ny Lov er først traadt i Kraft d. 1. Januar 1904. En Forøgelse af Søulykken kunde det dog aldrig have bevirket, at den fuldstændige Undersøgelse blev udskudt til den følgende Rejse, thi Deviationen var ved de daglige Undersøgelser fuldstændig bekendt.

Hvad Redningsmidlerne angik, da eksisterede der intet Krav om Baadplads til hver Person; værd at lægge Mærke til var det ogsaa, at „Norge“s store Tonnage — men ikke dens Passagerantal — drev Fordringerne om Baade op fra 6 til 8. Med Hensyn til Fordringerne om Baade var vi ogsaa nu ganske paa Højde med andre Lande, og det var forøvrigt tvivlsomt, om endnu flere Baade vilde have hjulpet i dette Tilfælde, da der ikke en Gang var bleven Tid til at sætte dem ud.

Af andre Flydemidler med tilstrækkelig Bæreevne var der, hvad der skulde være; Svaret var jo givet af Synsmændene, altsaa af Mænd, som, da de var udnævnte af Sø- og Handelsretten, besad Rettens fulde Tillid. Baadens Tilbehør var ogsaa erklæret i Orden af Synsmændene; de omtalte Baadkompasser havde ganske vist henstaaet i et Skab, men herved kunde der ikke siges at være begaaet nogen Fejl eller i alt Fald ikke nogen, der kunde forøge Søulykken, og denne subjektive Betingelse for Strafansvar, som Aktionen indeholdt, maatte dog nødvendigvis være til Stede.

Baadprøver forlangtes ikke afholdt, og det var et Spørgsmaal, om der for en saadan Katastrofes Vedkommende vilde være Mulighed for at naa stort videre, end det var sket, selv med den omhyggeligste Fordeling af Folkene til Baadene. Endelig nedlagde Defensor Paastand om fuldstændig Frifindelse samt Fritagelse for Omkostninger for alle Medlemmerne af Dampskibsselskabets Bestyrelse og Direktion.

Kaptajn Gundels Defensor, som derpaa atter fik Ordet, hævdede efter nogle Bemærkninger, om hvorvidt Skibe i det hele taget plejede at lodde paa Banken, at man ikke ubetinget kunde lægge alt Ansvar for Udrustningen over paa Kaptajnen, da denne derved kom i en meget vanskelig Stilling, men selv om saa var, vilde dog Synsforretningen fritage for alt Ansvar. Paa Grundlag af nogle Erklæringer m. m. paaviste han videre, at Kaptajn Gundel i særlig Grad var kvalificeret til at foretage Kompassundersøgelser.

Af Forhørerne fremgik det, at en Række af Vidnerne havde vidst Besked med, til hvilke Baade de hørte.

Defensor nedlagde derefter sin endelige Paastand om Frifindelse, eller, hvis Retten mod Forventning ikke kunde tiltræde dette, da den mildeste Dom.

Aktor hævdede yderligere Berettigelsen af de fremførte Anker og anførte, at heller ikke Gundels Udsagn paa alle Punkter stemte ganske overet. Han hævdede, at Ruterne var lagt af almindelige Hensyn og ikke spe-

cielt af meteorologiske Hensyn. At man ikke fra „Norge“ havde set Rockall, skyldtes, at det havde været diset i Retning af Klippen. Skibet var stødt i Nærheden af Rockall, og det henstilledes til Retten at afgøre, om Kaptajnen kunde drages til Ansvar herfor. En Dom i denne Retning vilde være af meget stor Betydning ogsaa for andre Skibsførere.

Med Hensyn til Dampskibsselskabet vilde han fastholde, at dette havde Ansvaret for Skibet og ogsaa kunde straffes for Pligtforsømmelse. Til Støtte herfor anførtes en Højesteretsdom af 1874.

Angaaende de omtalte Flydemidler, og Synets Godkendelse af disse, maatte det erindres, at det ikke tilkom Synet at fortolke Loven.

Efter en kort Bemærkning af Dampskibsselskabets Defensor udtalte Kaptajnens Defensor, at Kaptajn Gundels Forklaring maatte lægges til Grund ved Paa dømmelsen og fastholdt iøvrigt sine tidligere Udsagn om „Norge“s Navigering og Udrustning.

Kl. c. 4 Eftm. optoges Sagen til Dom.

Fragtmarkedet.

Til Trods for at der gennemgaaende ikke har været fragtet mindre i den forløbne Uge, maa det dog siges, at der de fleste Steder gør sig en flovere Tendens gældende, grundet paa at næsten alle Markederne er overbebyrdede med Tonnage, og desværre er Udsigterne til en snarlig Forandring af dette kedelige Forhold meget daarlige, ja man kommer maaske Sandheden nærmere, naar man siger, at der i Øjeblikket ikke findes det ringeste Moment, hvorpaa der kan bygges en virkelig velbegrundet Formodning om nogen Forandring til det bedre i en nogenlunde overskuelig Fremtid. Den megen ny Tonnage, som efterhaanden sættes i Vandet, trykker det allerede i Forvejen yderst velforsynede Marked, og med Ophøret af Sejladsen forskellige Steder, saa som Hvidehavet, Azoff, Kanada og til Dels Østersøen, i Forbindelse med, at baade Nordamerika og Sortehavet holder sig ganske overordentlig flove, kan det næppe vare længe, inden Rederne igen bliver nødt til alvorligt at overveje Spørgsmaalet om Oplægning. At slippe helskindet over de nu kommende Vintermaaneder, vil vist for mange Baades Vedkommende slet ikke blive saa let, end sige at tjene Penge. Hvor Rederne skal sende deres Skibe hen, hvis ikke de foretrækker Oplægning, vil blive det store Spørgsmaal.

Østersømarkedet er allerede, paa Grund af de mange forholdsvis store Baade, meget deprimeret, og i Vintermaanederne burde Dampere paa over 2,500 Tons være banlyste fra Østersøen, hvor de, under Forhold som de nuværende, selv intet tjener, men kun ødelægger Chancerne for de mindre Skibe. Den danske Tonnage spiller en saa afgjort dominerende Rolle i Østersøen i Vintersæsonen, og i dette Marked kunde Rederne, hvis der var mere Enighed til Stede, virkelig gøre noget for at holde Raterne oppe paa et sejlbart Niveau, særlig hvis de kunde faa de tyske Østersørederier med. Man ser internationale Sammenslutninger i langt større Markeder (her tænkes nærmest paa Sejlskibsfarten fra Vestkysten af U. S.), og hvorfor skulde vi her hjemme ikke ogsaa kunne gøre noget i lignende Retning?

Det østlige Marked er ikke daarligere end forrige Uge. Calcutta møder op med lidt mere Begær til bedre Rater og har sluttet flere November Baade til 28/9 Jutebasis Dundee, 30/ Hamburg, 23/9 Dødvægt til udsøgt Havn pr. December. Bombay har sidst sluttet til 16/6 og Kurrachee til 16/9 à 17/ pr. December. Rispladserne tager saa at sige ingen Baade. Med Kul etc. er der en

Del lokal Befragtning i Østen, og undertiden betales der nogenlunde ordentlige Fragter.

Sortehavet er meget mat, og Raten for Anlægning fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn kan næppe sættes højere end til 7/6 for større Baade. Paa Charter kan mindre Baade faa 6 à 9 d. mere, men Begæret er ringe. Til Havn mellem Bergen og Kristiania betales 10/ for en 2,600 Tons Baad. Azoff fragter næsten ikke mere nu grundet paa Isisiko. Donauen har taget enkelte Baade til 9/9 à 10/ Dødvægt London, Rotterdam eller Antwerpen, 3 d. mindre hvis Korn alene.

Middelhavet noterer adskillige Fragter, men Raterne er gennemgaaende yderst tarvelige, da Markedet trykkes af det store Udbud af Baade. For Esparto fra Sydspanien til Englands Østkyst noteres 13/ à 14/ og for Fosfat 6/3 Bona/Hull eller Tyne, 7/6 Sfax/Antwerpen, 7/3 Bougie/Rotterdam, Ertsfragterne er nærmest en Ubetydelighed daarligere end forrige Uge. Aleksandria er stadig flov; det er vist tvivlsomt, om 7/Hull, 7/6 London for Bomuldsfrø vil kunne betinges pr. November. Fra Bilbao er Ertsfragterne uforandrede paa Basis af 3/10¹/₂ à 4/ Cardiff eller Newport, 4/6 Middlesbro, 4/7¹/₂ Rotterdam.

Nordamerika er meget flov, og bortset fra et beskedent Antal Tømmer- og Bomuldsbefragtninger sluttedes der næsten intet. Paa Netto Charter betales 10/4¹/₂ à 10/6 fra Golfen til U. K. eller Kontinentet, og for Bomuld 22/6 Wilmington/Bremen, 25/ Savannah/Liverpool, Havre, Bremen. For Petroleum fra New York til Shanghai akcepterede en December Dampers saa lavt som 17¹/₂ Cents. For en Maaned siden betales 21 Cents.

La Plata er ret fast og har i Betragtning af Aars-tiden fragtet ganske godt for prompt Tonnage paa Basis af 16/6 fra St. Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Ogsaa for den kommende Saison optages der nogen Tonnage, dog hovedsagelig paa Spekulation, men Raterne har ikke oversteget 18/3 fra San Lorenzo.

Østersømarkedet er, grundet paa den for Behovet alt for store Mængde fragsøgende Dampere, flovet yderligere af, og der vil nok hengaa nogen Tid, inden det retter sig op igen, med mindre en Del Baade trækkes ud af Markedet. Petersborg og Kronstadt samt en Mængde Pladser i Botten er nu færdige for i Aar. Reval byder ikke mere end 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, Riga er flov paa Basis af 21/6 D/B. London, Frcs. 25 D/B. (Lumpsum) Ghent eller Terneuzen, Hfl. 11 Holland, Frcs. 28 Rouen, Frcs. 18 Hør, Frcs. 7 Oljekager, 10¹/₂ d. Korn Antwerpen, Dunkerque eller Ghent. Fra Libau fragtes kun lidt paa Basis af 9 à 9³/₄ d. London eller Rotterdam. Windau har kun ganske enkelte Laster endnu; 10¹/₄ d. til Hamburg er sidst betalte Rate. Königsberg noterer 1/1¹/₂ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, 5/6 Sleepers til Grimsby, 6/ London.

Kulfragterne viser igen lidt Fremgang til Middelhavet, men i andre Retninger er de uforandret flove. Tonnage er rigelig, medens der ikke er nogen særlig Overflod paa Laster. Fra Østkysten betales nu kun 3/9 à 3/10¹/₂ Riga, 3/10¹/₂ Pillau, 4/ à 4/3 Neufahrwasser, 3/9 à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/9 dansk Provinshavn (Smaabaade), 4/6 à 4/7¹/₂ Kiel eller Wisnar, 3/9 Swinemünde, 4/9 Lissabon, 5/6 à 6/ Genua, 5/7¹/₂ à 5/9 Aleksandria, 5/6 Konstantinopel. Fra Cardiff er der sidst sluttet til 4/9 Lissabon, 4/9 Gibraltar, 5/9 Genua, Frcs. 7¹/₄ Marseilles, 5/3 Port Said, 5/9 à 5/10¹/₂ Las Palmas, 6/ Dakar, 7/3 La Plata, 8/6 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere synes ligesom lidt fastere, hvad Østersøen angaar, og der blev i den forløbne Uge udbudt nogle Laster fra Rostock, Stralsund og Greifswald, ligesom Königsberg noterede lidt højere Rater; mulig stod dette i Forbindelse med den kun korte Frost, vi havde.

ab Königsberg noteres saaledes atter 15 à 16 Mark Rugbasis til Danmark, Sydsverrig eller Slesvig, Holsten.

ab Stolpmünde viser det sig derimod trevent, og der ventes flere Skibe dertil, der noteres 5 Mark, Danmark, Sydsverrig, 6 Mark Gøteborg for Rug.

ab Colberg udbydes Havre pr. straks 5 à 5½ Mark til Sundhavn, 6 à 6½ Mark til Gøteborg; pr. December noteres Rug til Danmark 4½ à 5 Mark.

ab Stettin er det utvivlsomt noget fastere, da der for dansk Regning har været søgt Skibe derfra, uden at faa Tilbud; der foreligger forøvrigt ikke nogen Notering uden til Køningsberg, Cement 47½ à 50 Pf.

ab Rostock blev der søgt Skibe for Rug til Danmark, nordligst Aarhus eller Sundhavn 4 Mark.

ab Stralsund søgte man ligeledes Skibe for Rug til Danmark, Sundhavn til 4 Mark.

ab Greifswald bød man fast 4½ Mark pr. Ton Rug til Sundhavn, Sydsverrig.

ab Ekensund, hvorfra Afskibning af Mursten til Kjøbenhavn skal være standset foreløbig, blev sluttet Havre til Sundhavn til 3¾ Mark.

ab Kjøbenhavn blev atter sluttet til Stralsund, Greifswald 2½ Mark, Sønderborg 3 Mark for Byg; endvidere til Nykjøbing Falster Hvede 11 Øre, til Svendborg Solsikkekager 13 Øre, til Horsens Rug 13 Øre.

ab danske Provinshavne. Der skal være sluttet Nyborg/Stettin Majs 3½ Mark, Kallundborg/Aarhus Byg 11 Øre, samt Sukker Stege/Kjøbenhavn 24 Øre pr. Sæk.

ab Laurvig noteres til Stettin 7 à 8 Mark, til Aberdeen 7/ à 7/6, alt Granit; endvidere River Wear, Langprops 20/, Tyne, Burntisland Bjælker 18/.

Ugens Havarier.

Debora, 2-m. Kvase af Frederikshavn, har været grundstødt paa Jegind Rev. Flot med Assistance af Svitizers „Frederikshavn“ og indbragt til Frederikshavn med Tab af Roret.

Knutenborg, Skonnert af Kappelshamn, er paa Rejsen fra Norrland til Danmark med Træløst indbragt til Hjemstedet med Skade forarsaget i haardt og stormfuldt Vejr. Losser og reparerer.

Lars Kruse, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Kotka til Terneuzen med en Ladning Træmasse, søgt herind d. 10. ds. for at udbedre nogen Skade, inden Rejsen fortsættes. Skibet har haft en meget stormfuld Rejse, har faaet stærk Slagside og lidt en Del oven Bords Skade, ligesom en Del af Dækslasten er skyllet over Bord.

Cecilie, 3/m. Skonnert af Rudkjøbing, er indkommet til Frederiksstad med 3 Fod Vand i Rummet og forstoppede Pumper. Skibet, der var paa Rejsen fra Skelletteå med Træløst, er senere slæbt til Moss for Reparation.

Sigrid, Skonnert af Rudkjøbing, er paa Rejsen fra Gøteborg til London indbugseret til London læk og med Skade paa Forrigningen. En Del af Dækslasten er gaaet tabt.

Venus, Galease af Grundsund, der, som meddelt, strandede ved Sønder Nyland paa Læssø, er nu Vrag. Inventaret er bjærget i Land.

Enigheden, Skonnert af Kolding, grundstødte Syd for Hals Fyrskib, Bugserbaaden „Frø“ bragte Skibet flot og ind til Aalborg.

Anna Maria, Skonnert af Riga, er, paa Rejsen til Newcastle med Træløst, d. 10. ds. indkommet til Rønne med Tab af Dækslast og Skade paa Skanseklædningen. Skibet, der er læk, har været paa Grund ved Falsterbo og i Kollision med norsk Dpsk. „Start“.

Dannebrog, Skonnert, der, som meddelt, kolliderede i Kejser Wilhelm Kanal, har løst sin Ladning i Altona og er bragt til Hamburg for Reparation.

Idun, Barkskib af Høfverø, kom d. 11. ds. for Udgaende fra Vejle i Ballast paa Grund paa Rosenfold Hage. Flot og fortsat Rejsen til Hjemstedet, tilsyneladende ubeskadiget.

Isabella, Galease af Mariager, har paa Rejsen fra Dania med en Ladning Cement til Marstal været i Kollision med et ukendt Skib og er indkommet til Rudkjøbing med nogen Skade, der først maa repareres, inden Rejsen fortsættes.

Esbern Snare, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afgang fra Odense d. 9. ds. stødt mod en Sten eller et Vrag og har mistet et Blad af Skruen. Da Skibet ellers var ubeskadiget, fortsattes Rejsen til Hamburg.

Alabama, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 15. ds. ved at lægge till Kagen i Kristiania i Kollision med Dpsk. Frank, der laa ved Bryggen. Franks Fortøjninger sprængtes, og det led en Del Skade. Alabama forblev ubeskadiget.

En Galease ligger sunket udfor Skagens Fyrskib, kun Mastetoppene rager op over Vandet.

Anne Sofie, Galease af Marstal, har, paa Rejsen fra Nakskov til Frederikssund med Melasse, været paa Grund i Nakskov Fjord. Flot med Assistance og returneret til Nakskov. Ubeskadiget.

Svendborg, Dpsk. Ved en Fejltagelse er den Skonnert, som Svendborg kolliderede med, i vort sidste Nummer kaldt „Zaren“ i Stedet for Sara. Sara er nu løftet, har udlosset sin Ladning og forhalet til Hansens Plads for Besigtelse og Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Lørdag d. 5. ds. foretog den til det tysk-australske Dampskibsselskab paa Flensborg Skibsværft byggede Fragtdamper „Berlin“ sin Prøvetart, ved hvilken de kontraherede Betingelser fuldt ud opfyldtes. Skibet, der har en Bæreevne af c. 6,750—7,000 Tons har følgende Dimensioner: Største Længde 392' 0", Bredde 48' 7", Dybde (moulded) 30' 0".

I den sidste Tid er der paa Flensborg Skibsværft gjort følgende Bestillinger:

2 Dampere til Firmaet Menzell & Co., Hamburg, med en Bæreevne af henholdsvis 4,800 og 5,000 Tons. 1 Damper til „The Leithand Flensburg Shipping Co. Ltd.“ Leith, med en Bæreevne af c. 2,000 Tons. 2 Dampere til D'Hrr. Rob. M. Slomann jun. i Hamburg, lastende c. 2,500 og 2,200 Tons. 1 Damper til Flensburger Dampfschiffahrts Gesellschaft af 1869 med rigelig 1800 Tons Lasteevne; og en Damper til Rederiet Heinrich Schmidt, Flensburg, med en Lasteevne af c. 2,000 Tons.

Selv om disse Bestillinger har maattet sluttes til hidtil ukendte og trykkede Priser, paa Grund af det nuværende vanskelige Forretningsliv, saa er der herved i Arbejdernes Interesse for lang Tid sørget for Beskæftigelse.

Med Skruedampskibet „J. D. S. Adolph“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet „Vendila“ i Kjøbenhavn, foretoges d. 9. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 247' 6" langt i Hoveddækket, 37' 4" bredt og 17' 2¼" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 800 ind. HK. Paa Prøveturen opnaaedes en Middelhastighed af 10,77 Knob med et særdeles gunstigt Kulforbrug.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 15. November.)
Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 15. Novbr.
for Libau. — Alabama, Getsche, afg. fra Christiania 15. Novbr.

hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik herfra 15. Novbr. til Boston via Christiania. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersburg 13. November. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 13. Novbr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til St. Petersburg 29. Oktbr.; afg. forv. 15. Novbr. til Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, pass. Brunsbüttel 15. November for Rotterdam. — Arkansas, Petersen, ankom til St. Petersburg 6. November. — Arno, Strubberg, ankom hertil 15. November. — Axelhus, Skow, ankom hertil 13. November. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Castle-town 10. November til Barcelona. — Beira, Lunge, afg. herfra 14. Novbr. til Riga. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Gibraltar 14. November hertil. — Christian IX., Müller, ankom til London 14. November. — Dagmar, Larsen, ank. hertil 8. November. — Douro, Mortensen, ankom til Norrkøping 14. Novbr. — Esbjerg, Sæberg, afgik fra Trondhjem 12. November hertil. — Florida, Ørum, afg. herfra 9. Novbr. til New York. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 9. November. — Garonne, Kromann, afgik fra La Rochelle 14. Novbr. hertil. — Georgios I., Sørensen, ank. til St. Petersburg 1. Novbr. — Hekla, Egense, ank. hertil 6. Novbr. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 6. Novbr. — Hengest, Harder, ankom til London 11. November. — Island, Holm, ankom til New York 13. Novbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Marseille 14. Novbr. til Denia. — Jolantha, Kann, ankom til Antwerpen 5. November. — Kasan, Hansen, afgik fra Libau 13. Novbr. til London. — Kentucky, Staal, afg. fra New York 5. November hertil. — Kiew, Christiansen, ankom til Pillau 14. Novbr. — Kursk, Gommesen, ankom til Libau 12. November. — Leopold II, Meyer, ank. til St. Petersburg 5. Novbr. — Loire, Craignou, afgik herfra 14. Novbr. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. til Hull 11. November. — Louisiana, Andresen, ankom til Baltimore 13. Novbr. — Laura, Aasberg, ankom til Leith 15. Novbr. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 13. Novbr. — Morsø, Sørensen, afgik fra Riga 13. Novbr. til Antwerpen. — Moskov, Meldahl, ankom til Denia 12. November. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 9. Novbr. hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom hertil 10. Novbr. — Nordjylland, Kragh, pass. Ouessant 13. Novbr. for Bordeaux. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. til Antwerpen 6. Novbr. — Omsk, Jonsen, afgik fra Dartmouth 13. Novbr. hertil. — Oscar II, Hempel, afgik fra Christianssand 4. Novbr. til New York. — Perm, Christensen, ank. hertil 15. November. — Pregel, Olsen, ankom hertil 12. November. — Ribehus, Larsen, ankom hertil 13. November. — Rita, Schibbye, ankom til Bergen 14. Novbr. — Seine, Dampt, ankom til Riga 10. November. — Texas, Andersen, afg. fra Newcastle 22. Oktober til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. til Hull 11. Novbr. — Tiber, Bech, ankom til Messina 13. Novbr. — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 13. Novbr. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Danzig 11. Novbr. — Viking, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 13. November hertil. — Ellen ank. til Pillau 12. Novbr. — R. F. Berg ank. hertil 13. Novbr. — Annie afgik fra Domsjø 15. November hertil. — Dovre ankom til Antwerpen 14. November. — Marie afg. fra Stettin 7. Novbr. til Manchester. — Vadsø afgik herfra 13. Novbr. til Manchester via Stettin. — Fix afgik fra Stettin 13. November til Manchester. — Michail ankom hertil 14. November.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 15. Novbr. — Frode, Meyer, afg. fra Libau 13. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, ank. til West Hartlepool 13. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Stettin 15. Novbr. — Erik II, Mahncke, afgik fra Riga 11. Novbr. — Knud II, Hansen, ankom til Rotterdam 11. November. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 12. November. — Ragnar, Holst, ankom til Reval 14. November. — Skjold, Riss, ankom til Grimsby 14. Novbr. — Magnus, N. P. Jørgensen, ligger i South Shields. — Olaf, Petersen, ankom til Borgå 14. November. — Svend II, Riber, ank. til Koivusaari 11. Novbr. — Harald, Hveysel, afgik fra Sundsvall 12. Novbr.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Hull 12. November. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Rouen 13. Novbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Aarhus 11. Novbr. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Emden 11. Novbr. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til London 11. November. — Hamlet, Reese, ankom til Königsberg 11. November. — Helge, Olsen, ankom til Newcastle 11. November. — Rolf, Olsen, ankom til Delfzyl 6. Novbr. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afgik fra Rotterdam 13. November, bestemt til Newcastle.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til London 11. November. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til St. Petersburg 1. November. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 7. November, bestemt til London. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Rotterdam 10. November. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 7. November, bestemt til Papen-

burg. — Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 11. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Rotterdam 6. November. — Peter Mørch, Thorsøe, afgik fra Reval 11. November.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Bilbao 9. November. — Kamma, Løffer, ankom til Riga 11. November. — Helga, Møller, ankom til Blyth 12. Novbr. — Martha, Christensen, ankom til Kotka 15. November. — Elna, Rathje, afgik fra Aguilas 11. Novbr. — Therese, Pedersen, ank. til Swansea 14. November. — Simone, Jørgensen, ankom til Sund 14. Novbr. — Jeanne, Lagesen, ankom til Rouen 14. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ank. til Harnås 11. Novbr. — Dana, Lambertsen, ligger i Riga. — Ophelia, Wilhelmsen, ankom til Sundsvall 13. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Newcastle 10. Novbr. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Esbjerg 11. Novbr., best. til Narva. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Newcastle 10. November. — Nord søen, Gram, afg. fra Göteborg 13. Novbr., best. til Kotka. — Nexos, Basse, ankom til Wiborg 8. Novbr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Aarhus 9. Novbr., ank. til Riga 12. November. — Napoli, Christensen, afg. fra Methil 9. Novbr., ankom til Bremerhaven 12. November. — Neptun, Knudsen, afg. fra Horsens 10. November, ank. til Pernoviken 14. November. — Nerma, K. Nielsen, ankom til St. Petersburg 8. Novbr. — Alfa, Iversen, afg. fra Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til St. Petersburg. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Reval 11. November, bestemt til Ipswich. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Reval 15. Novbr., best. til Weymouth. — Dagmar, Hansen, ankom til Harlingen 13. Novbr.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Haderslev 11. November. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Antwerpen 9. Novbr., best. til Rokkala. — Mary, Larsen, afgik fra Libau 8. November, best. til Gloucester.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Narva 14. November, best. til Honfleur.

Nord søen. Nordland, Petersen, ankom til Antwerpen 12. Novbr. — Holland, Lund, afgik fra Reval 13. Novbr. — England, Andresen, afgik fra Reval 10. Novbr. — Rusland, Møller, ank. til Middelfart 12. Novbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til London 12. Novbr.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Libau 9. November. — Mars, Rasmussen, afgik fra Trångsund 13. November. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Rotterdam 11. Novbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afg. fra Rotterdam 12. Novbr., ank. til Sunderland 13. November. — Russia, Jespersen, afgik fra West Hartlepool 10. Novbr., ankom til Korsør 13. November. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Delfzyl 11. Novbr., ankom til Boness 13. Novbr.

Østersøen. Patria, Hansen, ank. til Emden 10. Novbr.

Union. Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 4. Novbr., best. til Amsterdam.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 11. Novbr., ankom til Hamburg 14. Novbr. — Estonia, Dam-Larsen, ankom til Amsterdam 10. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Blyth 14. Novbr., best. til Kbhvn. — Brattingborg, Clausen, afgik fra Cadiz 3. Novbr., bestemt til Montevideo. — Flynderborg, Larsen, ankom til Terneuzen 15. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Petersburg 15. Novbr. best. til Rotterdam. — Frederiksberg, Hansen, afgik fra Livorno 15. Novbr., best. til Pomeran. — Jømsborg, Hansen, afgik fra Algier 15. Novbr., best. til Sevilla. — Kronborg, Hveissel, ank. til New Orleans 14. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Burntisland 12. Novbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Newport 11. Novbr. — Søborg, Fischer, afg. fra Genua 15. Novbr., best. til Sevilla. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Antwerpen 5. November. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Pomeran 9. Novbr., best. til Stettin.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afgik fra Kramfors 14. Novbr., best. til Dieppedalle. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Libau 11. Novbr. best. til Rotterdam. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Alexandria 3. Novbr., bestemt til Bombay. — Silkeborg, Pedersen, ank. til St. Petersburg 8. Novbr. — Skodsborg, Schultz, ankom til Libau 15. Novbr. — Tuborg, Agerlin, ank. til Grangemouth 14. Novbr. — Ulfborg, Petersen, afg. fra Cardiff 12. Novbr., best. til Spezia. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Wiborg 14. Novbr., best. til Calais.

Neptun. Jægersborg, Larsen, afgik fra West Hartlepool 12. Novbr., bestemt til Kjøbenhavn, er den 15. Novbr. grundstødt ved Høganæs og er læk. — Kallundborg, Lund, afg. fra Corcubion 14. Novbr., best. til Ardrossan.

Svendborg. Svendborg, Møller, ankom til Dunkerque 11. November.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Danzig 14. Novbr., best. til Reval — Helene, Jensen, ank. til Blyth 14. November. — Sjøelland, Sonnichsen, ank. til Windau 14. Novbr. — Agnete, Sørensen, ankom til Windau 14. Novbr. — Hermia, Petersen, afgik fra Burntisland 13. Novbr., best. til Kiel. — Alice, Hansen, afg. fra Danzig 13. November, best. til Rotterdam. — Ajax, Brorson, ankom til London 11. Novbr. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Kiel 14. Novbr. — Nauta, Madsen, afg. fra Burntisland 14. Novbr., best. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Antwerpen 3. Novbr. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Rotterdam 9. November. — Siam, Jensen, ankom til Kbhvn. 7. Novbr. — Anamba, Cortsen, ank. til Kiel 8. November. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Coruna 14. November. — St. Jan, Rambusch, ankom til Vera Cruz 10. November. — St. Thomas, Prah, afg. fra Pointe à Pitre 12. Novbr. — St. Domingo, Wrisberg, afg. fra St. Thomas 14. Novbr.

Ærø. Erindring, Hansen, ank. til Bremen 9. Novbr. — Energi, Nielsen, ankom til Frederikshavn 13. Novbr.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Kjøbenhavn 12. Novbr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Kjøbenhavn 15. Novbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Leith 13. Novbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Stettin 15. Novbr. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Libau 9. November. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Ghent 14. Novbr. — H. C. Andersen, Albertsen, ankom til Libau 14. Novbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Libau 13. November. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra St. Petersburg 15. November. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Libau 16. Novbr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Methil 14. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Aarhus 14. Novbr. — London, Bom, ankom til Brake 12. Novbr. — Paris, Krogh, afgik fra Kjøbenhavn 12. November, best. til Kronstadt. — Bryssel, Tholander, ankom til Rotterdam 4. November.

Mercur. Berlin, v. Thun, ankom til Dunkerque 7. November. — Wien, Brink, ankom til Newcastle 12. Novbr.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ankom til Reval 11. Novbr. — Clara, Villadsen, afgik fra Kramfors 9. Novbr., best. til Ghent. — Kai, Andersen, ank. til London 15. Novbr. — Erik, Steen, ank. til Kallundborg 14. Novbr. — Svend, Kurtzhals, ankom til Libau 6. Novbr. — Axel, Damm, ank. til Kolding 15. November. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Shoreham 15. Novbr., best. til Swansea. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Dunston 15. Novbr. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Libau 11. November.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ankom til Rochefort 6. Novbr. — Slesvig, Svarrer, ankom til Gravelines 10. Novbr.

Svanen. Svanen, Schmidt, afgik fra Riga 14. Novbr., best. til Neumühlen.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Casma, Svendsen, ankom til Liverpool 3. Novbr. fra Carlshamn. — Hans, Jensen, afgik fra Buenos Ayres 11. Oktbr. til Port Elisabeth. — Serapis, Mathiasen, der indkom til Port Louis (Mauritius) under Havari er efter endt Reparation afgaaet til Port Elisabeth.

Fanø. Sønderho. Fides, Christiansen, afgik 5. Novbr. fra Port de Pojs til Fleetwood. — Merida, Jørgensen ank. 7. Novbr. til Antwerpen fra Montevideo. — Mary, Lydom, afg. 10. Novbr. fra Charlestown til Nykjøbing S.

Svendborg. Belona, Larsen, ankom til Poole 6. Novbr. — Najaden, Bentzen, ankom til Rostock 5. Novbr. — Leif, Andersen, ankom til Christianiafjord 9. Novbr. — Embla, Mikkelsen, ankom til Lissabon 8. Novbr. — Cimbria, Nielsen, ankom til Gibraltar 9. November. — Flora, Sørensen, ankom til Christiania 9. Novbr. — Galathea, Bom, ankom til Anstruther 11. Novbr. — Valborg, Rasmussen, ank. til Plymouth 12. Novbr. — Urda, Mikkelsen, ankom til Boness 11. Novbr. — Zenitha, Jensen, ank. til Aberdeen 14. Novbr. — Sophie, Mikkelsen ankom til Fowey 13. Novbr. — Neptunus, Jensen, ankom til Methil 14. November. — Henry Brooke, Rasmussen passeret Kjøbenhavn 13. November. — Samsø, Hansen, ankom til Libau 14. November. — Peter, Jørgensen, ankom til Rendsburg 12. Novbr. — Confidence, Mouritzen, ankom til Kings Lynn 12. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Korsør 12. Novbr. — Grethe, Hansen, ankom til Havre 14. Novbr. — Slesvig, Hansen ankom til

Brevik 14. Novbr. — Zampa, Petersen, ankom til Norrkøping 12. November.

Ærø. Laura paserede 3. November Dover for østg. — Rota passerede 2. Novbr. Beachy Head for vestg. — Fred, Friis, ankom 7. Novbr. til London fra Mazagaim. — Noah, Eriksen, ankom 8. Novbr. til Indsejlingen til Rudkjøbing. — Hosanna, Philipsen, ankom 8. November til Gibraltar. — Marthing, Friis, ankom 7. November til Hull. — Fuglen, Petersen, ank. 8. Novbr. til Faaborg. — Pauline, Jørgensen, afg. 9. Novbr. fra Frihavnen til Middelfart. — Theodor, Andersen, ankom 8. November til Kjøbenhavn. — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 9. Novbr. til Christiania. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 8. Novbr. til Gibraltar. — Svalen, Rosenbeck ankom 9. Novbr. til Gibraltar. — Venus, Jensen, ank. 9. Novbr. til St. Ybes. — Ellen Margrethe, Christoffersen, afg. 6. Novbr. fra Frihavnen til Masnedund. Immanuel, Johansen, afgik 6. November fra Frihavnen til Stege. — Thora Johanne, Christensen, afgik 6. Novbr. fra Frihavnen til Flensborg. — Valkyrien, Friis, ankom 10. Novbr. til Cadix fra Genua. — Nordø, Rasmussen, ankom 10. November paa St. Trawels Red paa Rejse fra Dalhousie (Nord Amerika) til Madoc. — Dronning Louise, Christensen, ankom 9. November til Aarh. — Maren, Albertsen, ankom 10. Novbr. paa Trawels Red. — Immanuel, Schmidt, ankom 10. Novbr. til Rudkjøbing. — Laura, Jensen, ankom 10. Novbr. til Aalborg. — Hansigne, Clausen, ankom 11. November til Hamburg. — Skirner, Rasmussen, ankom 10. November til Galveston fra St. John (New Brunswick). — H. C. Christensen, Boye, ankom 11. Novbr. til Falmouth. — Fædrenes Minde, Christensen, ankom 8. November til Kiel. — Vigilant, Rasmussen, ank. 10. Novbr. til St. Johns. — Hydra, Albertsen, ank. 11. Novbr. til Newcastle. — Alf, Rasmussen ankom 12. Novbr. til Warkworth. — Marie, Weber, ankom 12. Novbr. til Oscarshamn. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 12. Novbr. til Rødvig. — Johanne, Stegmann, ankom 11. November til Hammerhavn. — Rødkilde, Christensen, ankom 12. Novbr. til Svendborg. — Caroline, Albertsen, ankom 12. Novbr. til Kjøbenhavn. — Carl Emil, Rasmussen, ankom 12. Novbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Magda, Hansen, afgik 11. November fra Kjøbenhavn til Plymouth. — Juliane, Petersen, ankom 12. Novbr. til Odense. — Frederikke, Chr. Clausen, ankom 11. Novbr. til Karrebæksminde. — Ruth, Eriksen, afgik 13. Novbr. fra Ærøskjøbing til Kragerø. — Amor, Hansen, afgik 11. Novbr. fra Frihavnen til Nykjøbing. — Regina, Kock, ank. 11. Novbr. til Frihavnen. — Søstrene, Christensen, ankom 13. Novbr. til Kragerø. — Skjold, Nielsen, ankom 14. Novbr. til Leith. — Bien, Petersen, ankom 13. November til Swinemünde. — Hørkules, Bager, ankom 14. Novbr. til Hemse (Gotland). — Ino, Weber, ankom 14. Novbr. til Eckernsund. — Smart, Christensen, afgik 14. Novbr. fra Nakskov til Kristianiafjorden. — Alma Marie, Hansen, ankom 31. Oktbr. til Saffi. — Elna, Carlsen, ankom 12. Novbr. til Kirkudbright. — Salvador, Fabricius, ankom 12. Novbr. til Norrkøping.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Følgende Bestemmelser er vedtaget for alle Baaker og Pæle, som afmærker Telegraf- og Telefon-Kabler:

Baakerne er, naar de kun bestaar af en eller to lodrette Pæle, rød og hvid vandret stribet. Topbetegnelsen paa Bagbaaken er en rund, rød Skive med smal, hvid Kant over en hvid Diamant med smal, rød Kant. Topbetegnelsen paa Forbaaken er en rund, rød Skive med smal, hvid Kant, ganske som den runde Skive paa Bagbaaken. Naar Baakerne er overet, viser Topbetegnelserne sig altsaa som en hvid Diamant mellem to røde Skiver, svarende til det internationale Lanterne-Signal for Telegrafkabel-Skibe, nemlig en hvid Lanterne mellem to røde. Naar Fyr anbringes paa Baakerne, vises paa Bagbaaken et rødt Fyr over et hvidt Fyr, paa Forbaaken et rødt Fyr.

Efterhaanden som de nuværende Telegraf-Baaker eller Pæle fornyes, vil denne nye Type blive anvendt, hvorom Bekendtgørelse i hvert enkelt Tilfælde vil udgaa.

Kattegat. Skagens-Rev S. Et Fartøj er sunket i 10 Fv. Vand, fra Skagens Fyr i Ø. t. S. $\frac{1}{2}$ S. og fra Fyrskibet „Skagens-Rev“ i SV. t. S. $\frac{1}{2}$ S. En Mast er c. 6 Fod over Vandet. Vraget er afmærket med et grønt Flag og om Natten med en hvid Lanterne.

Sundet. Kjøbenhavn. Stubben-Bølgebryder. Paa V.-Enden af Stubben-Bølgebryder tændes den 19de November 1904 et

hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 15 Fod. Linseapparat. Graa Fyrbaake.

Frihavnen. Det grønne, faste Fyr paa SØ-Enden af Bølgebryderen uden for Frihavnen tændes atter den 19de November 1904. Uddybningsmaskinen, som laa der, indtages.

Mariager-Fjord. Kongsdal Kalkværk. Ved Kongsdal Kalkværk. Ø. for Cimbria og 2 Kbl. S. for Skarodde, er bygget en i NØ. 67 Alen lang Bro, ved hvis Yderende der er 14 Fod Vand. Fra V.-Enden af den gravede Rende V. for Møllegrund gaar et bugtet Løb ind til Broen. Indløbet til Renden er afmærket om Styrbord med en rød Bøje med rød Stage, om Bagbord med en hvid Bøje med hvid Stage, derfra om Styrbord med to Risprikker, om Bagbord med tre Halmprikker.

Limfjorden. Fegge-Sund. Fegge-Klit. Baakerne paa N.-Pynnten af Fegge-Klit, som holdt overet leder gennem den SV.-lige Del af Fegge-Sund, bestaar nu hver af en Stang med en Trekant som Topbetegnelse. Naar Baakerne er overet, danner Trekanterne et Timeglas.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Bottniske Bugt. Furugrund. De ny Ledefyr til Furugrund er nu tændt.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet „Norströmsgrund“ den 11te November 1904 inddraget fra Station.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Rysskär. Rysskär Klokketønde er midlertidig inddragen.

Rusland. Finske Bugt. Reval. Mellem Tønden paa N.-Enden af Grundten ud for Karlö og det S.-lige Sømærke ved Middell-Grund er fundet en 27 Fods Grund. Den er foreløbig afmærket med en rød Stage. 59° 30' 25" N. Br. 24° 42' 45" Ø. Lgd.

Libau. Den russiske Regering har bekendtgjort, at man ikke maa stole paa Fyrene ved Libau under Krigen med Japan.

Tyskland. Pillau. Fra 21de—26de November 1904 afholdes Skydeøvelser ved Pillau ud over Søen. Naar der skydes, hejses et gult Flag paa Dynen N. for Kystbatterierne, og man maa da ikke komme Kysten mellem Neuhaus Udsigtstaarn og Herrebådene nærmere end 2½ Kml.

Kurische Nehrung. Rositten. Rositten hvide, faste Fyr lyser fra N. 40° Ø. gennem Ø. og S. til S. 40° V. 55° 9' 16" N. Br. 20° 51' 56" Ø. Lgd.

Frisches Haff. Omtrent midt i November 1904 foretages Vinterafmærkningen i Frisches Haff.

Kolberg. I Kolberg gives Taagesignalet med Klokke ved Vinkbaaken hver 30 S.

Rügen. Arkona N. Paa Grundten ved Arkona, der ligger paa 54° 41' N. Br. 13° 26' Ø. Lgd. og 13° 26' Ø. Lgd., er den mindste Dybde 27 Fod. 7 Kbl. N. 9° Ø. fra Arkona Fyr er der kun 5 Fv. Vand.

Kieler Fjord. Strander Bucht. Fra 21de—26de November 1904 afholdes Skydeøvelser i Strander Bucht fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em. Farvandet inden for en Linje mellem Tønde B og Tønde C er i den Tid spærret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. I Helgoland S.-Havn er Lys- og Klokketønden ved Vraget af „Bandaneira“ midlertidig inddragen.

Emden. Nesserland hvide, faste, lave Ledefyr paa Hovedet af det Ø.-lige Havnehoved ved Emden og Nesserland hvide, faste, lave Ledefyr paa S.-Siden mellem Sluserne i Kanalen ved Emden er nu forandret til hvide Fyr med En-Formærkelser hver 5 S., Lys 4 S., Mærke 1 S. Naar det første Fyr er i Uorden, vises et hvidt, fast Fyr.

Holland. IJmuiden. Dybden i IJmuiden Havneindløb, i Løbet til den ny Sluse og paa Slusetærskelen er nu mindst 29 Fod.

Brielsche Gat. I Brielsche Gat er Sømineøvelserne endt og Afmærkningen af Pladsen inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Seine. Yville og Hénouville. Yville faste, hvide Fyr og Hénouville røde, faste Fyr vises nu fra hvide Jærnsøjler. Flammens Højde henholdsvis 17 og 19 Fod.

Triagoz. Triagoz Fyr er forstærket, og det viser nu hvidt, fast Lys 24 S., hvidt Blink 6 S., hvidt, fast Lys 24 S., rødt Blink 6 S. Lysævnen: 16½ Kml. for det hvide, faste Lys, 19½ Kml. for hvidt Blink og 17 Kml. for rødt Blink.

Fra S. 21° Ø. gennem S. til S. 10° V. viser Fyret vedblivende rødt, fast Lys med rødt Blink. Lysævnen i denne Vinkel er for det faste Lys 14 Kml., for Blinkene 16 Kml.

Skotland V.-Kyst. Loch Linnhe. Ballachulish. En 4 Fods Stenpulle ligger c. 2 Kbl. N. 72° V. fra Ballachulish Pier og

fra Tom na Heirin Klippe i N. 70° Ø., ¼ Kbl. 56° 41' N. Br. 5° 12' V. Lgd.

Kyle Rhea. Vraget af Damperen „Glenarm“ er sunken i det S.-lige Indløb til Kyle Rhea, 2 Kbl. S. 55° Ø. fra det V.-lige Færgehhus. 57° 13' N. Br. 5° 39' V. Lgd.

Loch Torridon. En 14 Fods Klippe er funden i Indløbet til Loch Torridon, 3¼ Kbl. S. 20° Ø. fra Squire na Trian og fra Fern na More Point V.-Ende i N. 36° Ø. 57° 36' N. Br. 5° 47' V. Lgd. Der er sandsynligvis mindre Vand paa Klippen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Raz de Sein. Vieille. Vieille Fyr er forstærket. Lysævnen er nu 18 Kml. for det hvide Lys, 19½ Kml. i den forstærkede, hvide Vinkel, 15 Kml. for det røde og 14 Kml. for det grønne Lys. I øvrigt er Fyret uforandret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Golfo di Salerno. Amalfi. Molen ved Amalfi forlænges c. ¼ Kbl., men det røde, faste Havnefyret er ikke flyttet, saa man maa gaa rigeligt uden om det.

Reggio Calabria. Den hvide, firkantede Bøje med Ballon uden for Reggio Calabria Havn er inddragen.

Sardinien Ø.-Kyst. Golfo di Tortoli. Arbatax. Paa Forlængelsen af Molen ved Arbatax er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Jærnpæl. Man skal gaa rigeligt uden om Fyret, da Molen forlænges ⅓ Kbl. uden for det.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Haitan Strait N.-lige Indløb. En 15 Fods Grund er rapporteret at ligge i det N.-lige Indløb til Haitan Strait i Linjen Ledebaakerne paa Slut-Island overet i N. 10° V. og fra Dori Island Top i S. 54° V., 2 Kml. 25° 39' N. Br. 119° 37' Ø. Lgd.

Yangtze-kiang. Fyrskibet „Kiu Toan“ er ombyttet med et andet, der viser et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 20 S., Lys 12 S., Mærke 2 S., Lys 4 S., Mærke 2 S. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Skroget er rødt, mærket „Kiutoan“, og har een Mast. Taagesignalet gives med Klokke, hvorpaa afvekslende hver 5 S. og hver 15 S. slaas Et-Slag.

Naar Fyrskibet ikke er paa Station, hejses om Dagen et rødt Flag, om Natten slukkes Fyret, og et rødt, fast Fyr vises fra hver Ende af Skibet. 31° 13' N. Br. 121° 48' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. November 1904. — Engelsk Admiralitetsretsdom. — „Norges“ Forlis. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 25 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
⅓, Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end ⅓, Side 10 % 20 % 40 %

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

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	80	80	80 ¹ / ₄
Danmark		70	70 ¹ / ₂
Norden		90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
Kjøbenhavn	69 ¹ / ₂ — ³ / ₄	69 ¹ / ₂	70
Carl		77 ¹ / ₄	77 ³ / ₄
Dannebrog		78 ¹ / ₂	79 ¹ / ₂
Skjold		60	60 ¹ / ₄
Urania	18	17 ³ / ₄	18
Union		79	79 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		81 ¹ / ₂	83
Østasiatiske		87	87 ¹ / ₂
Østersøen		—	—
Nordsøen		25	29
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	63
Inga		—	—
Hejmdal		95	100
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		99	103
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		100 ¹ / ₂	105
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		98	99
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.	87 ³ / ₄ — ¹ / ₂ — ¹ / ₄	87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₂	88
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 — ..		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 — ..	90 — 89 ³ / ₄ — ¹ / ₂	89 ¹ / ₂	89 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		140	140 ¹ / ₂
Privatbank		118 ³ / ₄	118 ¹ / ₂
Landmandsbank		124 ³ / ₄	125
Handelsbank		127	127 ¹ / ₂
Grundejerbank		117 ¹ / ₄	118
Burm. & Wain		97 ¹ / ₂	97 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		90	92
Sukkerfabr.	158 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	158 ¹ / ₂	158 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	132	132	132 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 16. November 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.16	18.13
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. November 1904.

Russiske Noter	216.25
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	92.25
3 ⁰ / ₁₀₀ — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	102.00
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	100.25
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	90.00

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

„Urania“ 14,000, „Union“ 12,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Kbhvn“ 16,000, „Skjold“ 8,000, „Norden“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Foren. Dampsk.“ 102,000, „Danmark“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskab.

Hamburg—Kjøbenhavn
og vice versa.

Dampere ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamburg de samme Dage. Lægtere ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Lørdag; billigste Fragtrater erholdes ved Henvendelse til Hr. H. M. Gehrckens, Hamburg.

Baltimore—Kjøbenhavn.

Dpsk. „Florida“ ventes ekspederet fra Baltimore c. 6. December. Derefter Afgang c. hver 3. Uge. Agenter i Baltimore: D^hrr. Patterson Ramsay & Co.

Fra d. 17.—23. November.

Afgangssted Kvæsthushuset, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Horsens [Thy] 3 Eftm.
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm. (Retur fra Assens direkte.)
Til Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
Til Vejle [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
Til Stege, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Falster] 7 Aften.
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.
Til Libau [Pregel] Eftm. fra Frihavnen.
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition i Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg*, Aggersund*, Løgstør*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.
*) Ikke for Gods.
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til London [Kursk] forventl. Middag fra Korntørringsmagasinet.
Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.
Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.
Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg*, Staun, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalsund, Fur og Nykjøbing M. [Thy] 3 Eftm.
*) Ikke for Gods.
Til Nakskov [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).
Til Christiania, anl. Horten for Passagerer [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden.
Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
Til Hamburg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.
Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Søndag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moss og Laurvig paa Returen om Onsdagen [Baldur] 3 Eftm.
Til Samsø og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Grenaa [Falster] 10 Aften.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.
Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.
Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F., anl. Stege paa Returen om Onsdagen [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Møllest.

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til Stege, Kallehave og Præstø [Aalborg] 10 Aften.
Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Nidaros] 12 Nat.

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.
Fra Esbjerg til Grimsby [Frejr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Onsdag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania [H. P. Prior] 3 Eftm.
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).
Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til New York [Hekla] 12 Middag fra Frihavnen.
Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.
Til **Windau** [Tyr] 3 Eftm. fra Havnegade. (Kun for Gods).
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFØRRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte **Bundfarver**, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandør til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Westend 8, 3. Sal.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: **RAKET, KØBENHAVN.**

Privattelefon 18510.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udfører Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver af de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder **Øksler** og **Økkreditiver** paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika** og **Australien.** — **Telegrafiske Ud- betalinger** besørges.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of **FINISHED CRANK** and **PROPELLER SHAFTS,**
also **Rough and Machined Forgings.**

Special attention given to **Converting, Altering, and Repairing Marine**
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „**NEWS, WALLSEND**“ and „**NEWS, SUNDERLAND**“.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp- sandgraveren „**Sarpsborg**“.
Tilbud paa Levering af **Beton- grus** og **Kiselgrus** gives.

C. Bamberg

Valdemarsgade 28, 3. Tlf. 18,746

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i **Malmø** og **Stockholm** for

Lanterner.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*
3 „ fin Scotch Whisky,
3 „ ægte gl. Madeira,
3 „ „ „ rød Portvin,
anbefales til d'hr. **Skibskaptjener**
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3293.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads
Skibsbyggeri. Træskæreri.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „**DRYDOCKS, BLYTH.**“

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskaier for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod , og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/3 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1908. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellem 50 og 100 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst-siden.
Struer.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne fra 10—13 Fod Vand. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton af indenbys Fartøjer: Indg. 5 Øre Udg. 5 Øre; af udenbys Fartøjer: Indg. 10 Øre Udg. 10 Øre. For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Ingen fast Lods.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Læs. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for Skibe indtil 40 Reg.-Tons. Havnepladsen vel belyst. Jærnbanespor langs Havnens 2 Langsider.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere findes altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Patent Motoren

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.

P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.
Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47. Kjøbenhavn, Torsdag den 24. November 1904. 11. Aarg.

H. KIRSCHNER & COHN
Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.
Repræsentanter for GÄTH & PEINE, Hamburg:
Redningskrandse, Bælter, Korkfendere etc.
HIGGINSON'S Lossehjul og Losseblokke med selvsmyrende Skive.
Lager for Eksport i Frihavnen. Telefon 2297.

J. P. LUND, AARHUS,
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.
METALSTØBERI.
Vand- og Damparmatur.

H. H. ADRIAN, I. S. V. Weilbach,
Kobbersmedemester. Sejl- og Flagmager.
Nyhavn 37. Kgl.-Hof-Leverandør.
Alt Skibsarbejde udføres. Niels Juelsgade 6.
Specialitet: Skibsklosetter. Grundl. 1798. Telefon 1220

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Kor
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the **Milk**
WORLD.

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang spe-
ciel Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middags-
retter), Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.

Desuden:

Frugtsafter, Syltetøjer, Maskintørrede Grøntsager i □ Blik-
daaser (bedste Opbevaringsmiddel).

Alle Fabrikens Artikler vil paa Forlangende kunne er-
holdes i enhver Skibsprovianteringsforretning og hos alle
Købmænd hele Landet over.

Forlang udtrykkelig kun Faaborgs
Tilvirkning.

Dansk Vin- og Konserves-Fabrik

M. Rasmussen, Faaborg
Københavns En gros Filial:
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252



Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.
International Komposition for Jærn- og Staalskibebunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand „NEST“ Brand
usukret. sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co., København**

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede
Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

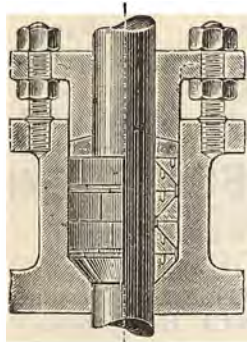
Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.
Over **47,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR, Nyhavn 69. **KØBENHAVN K.**

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

LANDMANDSBANKEN

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

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

**WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.**

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Ved Stranden 2.

Kongelige Søassurance.

124.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Læge **H. C. Lund.**

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvæk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 24. November 1904.

Af Meddelelser andetsteds i Bladet vil det ses, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i disse Dage har rettet Henvendelse dels til Lovgivningsmagten, dels til vedkommende Folketingsudvalg om de to for Søfarten saa vigtige Lovforslag, der for Tiden foreligger for Rigsdagen, nemlig Forslagene om Konsulatafgiftens Nedsættelse og om Søfolks Ulykkesforsikring. Den sidst nævnte Henvendelse fremhæver Manglerne ved Lovforslaget om Ulykkesforsikring og tager Sigte paa at afhjælpe baade dem, der, naar Forslaget bliver Lov, vilde føles af Rederne, og dem, der vilde føles af de Forsikrede, hvilket er i fuld Overensstemmelse med det Standpunkt, Repræsentationen stedse har indtaget i denne Sag: at arbejde for en Lov, der tager Hensyn til begge de interesserede Parter. Forhaabentlig vil da denne Henvendelse yde et vægtigt Bidrag til en god Løsning af den vanskelige Sag.

Det Andragende om Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse, som Repræsentationen har indgivet, kan jo ganske vist siges at fremkomme paa et ret sent Stadium. Regeringen har allerede d. 26. Oktober fremsat sit Lovforslag om Afgiftens Nedsættelse i Folketinget, hvor det enstemmigt er vedtaget, og det har derefter været til første Behandling i Landstinget; der har for saa vidt været Anledning til allerede tidligere at gøre Indsigelse imod det. Imidlertid er det klart, at Stillingen overfor Lovforslaget har maattet være vanskelig. I og for sig maa man fra Skibsfartens Side selvfølgelig erkende, at en Reduktion af Afgiften er at foretrække for dens uforandrede Bibeholdelse, medens det jo paa den anden Side af Skibsfarten stedse er hævdet og fremdeles maa hævdes, at den har et gyldigt Krav paa at faa Afgiften helt ophævet. Hvis Repræsentationens afventende Holdning derfor har været begrundet i Ønsket om at lære Rigsdagens Stilling til Forslaget at kende, forinden den handlede, da vil vi finde dette naturligt. Og efterat Forslaget nu er blevet behandlet i begge Tingene, har man jo Klarhed over denne Stilling. Hvorledes har den da vist sig at være?

I Folketinget anbefaledes Lovforslaget af alle Talere, og de argumenterede alle for Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse, i hvert Fald for Sejlskibe; det var fra Flertallets Side Repræsentanter for Valgkredse, i hvilke der findes Sejlskibsinteresser, som førte Ordet. I Landstinget anbefalede Højres Ordførere Konsulatafgiftens Ophævelse; det samme var Tilfældet med de Frikonservatives Ordførere, og endelig udtalte Venstres Ordfører, at ogsaa han ønskede „Afgiften strøget og med Glæde skulde stemme for et saadant Forslag“, hvis det var muligt af finansielle Grunde. Og nu endelig Regeringens Stilling! I Bemærkningerne til Lovforslaget antydes det ret klart, at ogsaa den finder, at man bør komme til en Ophævelse af Afgiften, som den kun af finansielle Hensyn „for Tiden“ finder „betænkelig“, og i Landstinget udtalte Udenrigsministeren, at der hos Regeringen ikke er to Meninger om Ønskeligheden af Afgiftens Ophævelse, og „at de varme Talsmænd, som dens Ophævelse har fundet i begge Tingene, i høj Grad vil have Betydning for Regeringen med Hensyn til Tanken om at fremkomme med et Forslag om Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse“.

Forhandlingerne i Rigsdagen har altsaa spredt Klarhed over Sagens hele Stilling. Regering, Folketing og Landsting har tiltraadt den af Skibsfarten hævdede Opfattelse, at Konsulatafgiften bør helt ophæves. Spørgsmaalet er reduceret til at være et rent finansielt: om Statskassen har Raad til at undvære Afgiften. Under disse Forhold finder vi det betimeligt, at Skibsfartens Repræsentation har sagt sin Mening: at den vel paa-skønner, at man paatænker at reducere Afgiften, men at Skibsfarten stadig fordrer den afskaffet. Thi den Mulighed er dog vel ikke udelukket, at man, inden Forslaget forlader Rigsdagen, finder Grund til at overveje endnu en Gang, om det er rigtigt overfor Skibsfarten paany at udskyde en Foranstaltning, som man fra alle Sider erkender for ønskelig. Og under denne Overvejelse kunde maaske følgende Betragtninger trænge sig i Forgrunden.

Igennem en lang Række Aar har vor Skibsfart krævet at blive befriet for de Byrder, der i Form af Told- og Konsulatafgifter trykker den i Konkurrencen. Skibsfarten har ment, at dette Krav maatte kunne fremføres med særlig Vægt, dels fordi Skibsfarten i saa saare ringe Grad falder Statskassen til Byrde, dels fordi den stedse har været rede til at tage de Byrder paa sig, som den naturligt bør bære; dette sidste har ikke mindst vist sig under Forarbejderne til det nu foreliggende Lovforslag om Ulykkesforsikring, hvor Rederne frivilligt har strakt sig langt videre, end andre Arbejdsgivere har maattet gøre det. Men under hele dette Arbejde under de vekslende Regeringer har Skibsfarten ikke just haft Held med sig. Medens Højre var ved Roret, blev Toldafgifterne uforandrede og Konsulatafgifterne forøgede, bortset fra en enkelt mindre Nedsættelse for Sejlskibe. Nu, da Venstre er ved Roret, er Højre lidenskabeligt interesseret for Konsulatafgiftens Ophævelse, medens Venstre vil bevare en Del af den. Og Toldafgifterne, om hvis Afskaffelse man tidligere altid har været enig, kan man nu ikke en Gang enes om at halvere. Den nuværende Regering har jo gjort to Forsøg paa at nedsætte Skibstolden med dens halve Beløb, og Resultatet var en Skuffelse for Skibsfarten: først fordi Forslaget ikke tilsigtede denne urimelige og irriterende Toldskats fulde Afskaffelse, dernæst fordi selv det beskedne Forslag om at halvere den strandede paa Landstingets Modstand. Saa kommer nu omsider Konsulatafgiften paa Dagsordenen, og den forelægges paa et Tidspunkt, da en ny og stor Byrde netop skal paalægges Skibsfarten, og da denne arbejder under fortvivlet vanskelige Forhold. Var det da urimeligt at vente, at denne Afgift nu skulde afskaffes helt, og at ikke finansielle Betæneligheder — som man jo dog har set kan overvindes, selv om de var større end de her omtalte — vilde lægge sig hindrende i Vejen? Men skønt der altsaa her er Tale om den eneste Hjælp, der indtil videre kan tænkes ydet Skibsfarten, bliver man dog staaende ved en halv Foranstaltning. Man har ikke Ret til at bebrejde Skibsfarten, at den har maattet føle dette som en Skuffelse.

Med den Stemning, der under denne Sags Behandling har givet sig til Kende i Rigsdagen, for Øje, tør man sikkert gaa ud fra, at Konsulatafgiften kan blive helt afskaffet nu, om Regeringen vil det. Der udtales med Rette i Fællesrepræsentationens Henvendelse Paa-skønnelse af Regeringens Initiativ i denne Sag og af

Rigsdagens velvillige Holdning. Men vi haaber, at Regeringen vil underkaste det en fornyet Overvejelse, om Staten virkelig ikke med frelst Samvittighed skulde kunne give Afkald paa den forholdsvis ringe Sum af c. 160,000 Kr. aarlig, som der maatte ofres ud over det omtrent tilsvarende Beløb, med hvilket Konsulatafgiften er foreslaaet nedsat. Ingen vil kunne paastaa, at dette Beløb er stort, naar Talen, som her, er om efter mange Aars Tøven at yde en Hjælp til en af Landets vigtigste Næringsveje. Og Skibsfarten vil modtage en saadan Foranstaltning med en Følelse af Tilfredsstillelse, som halve Foranstaltninger efter deres Natur aldrig skaber — ikke heller for dem, der iværksætter dem.

Det forenede Dampskibsselskabs Atlanterhavslinje vil indenfor en overskuelig Fremtid blive forsynet yderligere med nyt og tidssvarende Materiel. Indtil i Sommer hørte til denne Linje ialt seks Baade, nemlig de tre ny Dobbeltkruedampere og de tre ældre Baade „Norge“, „Island“ og „Hekla“. Af disse sidste er som bekendt „Norge“ gaaet tabt, men ogsaa „Island“ staar for Tur til at udgaa af Linjen, idet dens Klasse om kort Tid er udløbet og ikke vil blive fornyet. Tilbage bliver altsaa kun „Hekla“, der er bygget i 1884 og saaledes ogsaa vil komme til at trænge til Afløsning om et begrænset Antal Aar.

Det er derfor kun naturligt, at Selskabet nu vil søge gennemført en Rekonstruktion, der med et Slag vil bringe alt Materiellet paa Højde med Tidens Fordringer, saa meget mere som man altid med betydelig Sikkerhed kan gaa ud fra, at det er det gamle og delvis forældede Materiel, der hos det store Publikum giver en Passagerlinje sit Stempel. Med et ringere Antal Dampere end seks mener Selskabet sig imidlertid ikke i Stand til at vedligeholde den regelmæssige Forbindelse, og den Nyan-skaffelse, der nu forestaar, vil derfor komme til at omfatte tre Dampere, der fuldt ud staar paa Højde med Selskabets tre Dobbeltkruebaade „Oscar II“, „Hellig Olav“ og „United States“. De her hen hørende Bestillinger er dog endnu ikke gjorte.

Hvorvidt Tidspunktet er gunstigt til en saa betydelig Nyan-skaffelse, vil vel først Tiden vise, men erindres maa det dog, at det, der først og fremmest er en medbestemmende Faktor, er det gamle Materiels Afgang. De forholdsvis lave Byggepriser og ikke mindst den Omstændighed, at der er adskillige Ting, der tyder paa, at Passagertrafikken paa Atlanterhavet nu vil glide ind i et roligt Spor, vil forhaabentlig bidrage til at vise, at Det forenede Dampskibsselskab har skønnet rigtigt.

Ved et Cirkulære af 10. Oktober d. A. har De Forenede Staters Regering indtil videre fritaget danske Passagerdampskibe, som er forsynede med gyldige, af de kompetente danske Myndigheder udstedte Inspektionscertifikater, for ved Afsejling fra De forenede Staters Havne at underkastes anden Inspektion end den, der er nødvendig for, at de stedlige Inspektører kan overbevise sig om, at Skibet, Kedlerne og Redningsapparaterne er i den i det løbende danske Certifikat angivne Tilstand.

Førere eller Ejere af eller Agenter for danske Dampskibe, som medfører Passagerer, og som ikke er forsynede med et amerikansk Inspektionscertifikat, skal straks ved Ankomsten til en Havn i De forenede Stater indsende til den stedlige Dampskibsinspektørs Kontor i den paagældende Havn en Genpart af vedkommende Skibs løbende danske Inspektionscertifikat.

Førere eller Ejere af eller Agenter for danske Dampskibe, som er forsynede med et endnu gyldigt amerikansk Inspektionscertifikat, skal ligeledes meddele

de stedlige Inspektører Genpart af deres Skibs løbende danske Inspektionscertifikat ved Ankomsten til amerikansk Havn paa Skibets sidste Rejse, forinden det nævnte amerikanske Inspektionscertifikats Gyldighed udløber.

Ved Modtagelsen af den nævnte Genpart af det danske Inspektionscertifikat vil de stedlige Inspektører undersøge, om Skibets, Kedlernes og Redningsapparaternes Beskaffenhed svarer til den i det danske Certifikat angivne. Naar dette har vist sig at være Tilfældet, vil de give Skibets Førere, Ejere eller Agenter et Certifikat desangaaende. Dette Certifikats Gyldighed vil udløbe samtidig med det danske Inspektionscertifikats.

Skibsinspektørerne skal sende Toldvæsenet et Duplikat af det af dem udstedte Certifikat til Brug ved Skibets Udklarering.

Fra Hr. Translatør C. Rasmussen, Aalborg, har vi modtaget følgende:

I Anledning af, at „Dansk Søfartstidende“ i Nr. 44 udtaler, at den under Overskriften „Negligence Klausuler“ omtalte Dom er rigtig, tillader undertegnede sig at anføre, at den netop, grundet paa Udtrykket „admission of water into the ship“, maa anses for at være urigtig. Skaden er nemlig sket som Følge af „admission of water into the ship“, thi da det ferske Vand, der har forarsaget den, ikke trængte ind i Skibet, men er blevet pumpet ind i Tanken, saa har der faktisk fundet en „admission of water“ Sted.

At denne „admission of water“ er sket „previous to the vessel's sailing“ har jo ikke noget at sige, idet der netop i Klausulen er taget Forbehold i denne Retning. Ligeledes har det heller ikke noget at sige, i hvad Hensigt „the water was admitted into the ship“, thi der staar jo i Negligence-Klausulen „whether for the purpose of extinguishing fire or for any other purpose“.

Dommen maa altsaa anses for fuldstændig urimelig og urigtig.

Med Højagtelse

C. Rasmussen.

Den omtalte Dom var, som anført i Bladets Nr. 44, optaget efter „Nordisk Skibsrederforenings“ Cirkulære. Til Hr. Translatør Rasmussens Udtalelser vil det være tilstrækkeligt at anføre, at det ikke var den Omstændighed, at Vand pumpedes ind i Ferskvandstanken, som bevirkede Skaden, men derimod at Laaget paa Tanken ikke blev ordentlig fastskruet, saa at Vandet paa den Maade, selvfølgelig mod Besætningens Vidende og Vilje, fik Adgang til Lasten. Det er denne Indstrømning af Vand i Lasten fra Tanken, som ikke kan kaldes for „admission of water into the vessel“, og da Rederiet kun havde forbeholdt sig Ansvarsfrihed herfor, maatte Dommen blive, som den blev.

Red.

Tysk Sørættssag. Ved Seeamt i Danzig behandles d. 12. November en Sag angaaende et Ulykkestilfælde, der var indtruffet d. 5. Oktober om Bord paa den danske 3-m. Skonnert „A. H. Friis“ i Neufahrwassers Havnebassin.

Den 17aarige Letmatros Otto Henriksen blev om Eftermiddagen den nævnte Dag sendt til Vejrs. Uden at Grunden dertil har ladet sig paavise, styrtede han pludselig ned og faldt paa Hovedet ned paa Kajmuren og derfra i Vandet. Han blev straks trukket op af Vandet, men kunde da ikke mere tale og døde efter en halv Times Forløb. — Retsformanden afhørte Skibsbesætningen om Bord paa Skibet d. 7. Oktober, og af denne Afhøring fremgik det, at Sagen drejede sig om et Ulykkestilfælde.

Ved Sørættens Kendelse udtaltes det, at Skibsledelsen var uden Skyld i Ulykkestilfældet.

Betegnende Fragttilbud. Et Skibsmæglerfirma i Gefle har, i Følge „Gøteborgs H. & Sjøfartstidn.“, for en Tid siden modtaget følgende Fragttilbud:

Jeg behøver et Dampskib for Jærnmalm fra Kai og Gefle til Rotterdam. Ladningen skal tages frit om Bord; men Dampskibet skal holde Dampspil og Folk til disse, eller, hvis den lastes ved Kran, en Mand ved denne i Stedet for Folk til Spillene. 15 Øre pr. Ton i Trimming. Lastningen skal foretages med 550 Tons pr. Dag, hvis Fartøjet har 3 bekvemme Luger, og med 650 Tons, hvis der findes 4 saadanne Luger, og Losningen med 500 Tons pr. Dag. Dampskibet skal benytte Modtagerens Stuver og betale 10 d. pr. Ton, samt Arbejdernes Forsikring med 0,3 d. pr. Ton, 2 pCt. i Kommission og $\frac{2}{3}$ af 5 pCt. i Mæglergebyr her.

Dampskibet maatte ikke stikke dybere end 16 eng. Fod ved Kajen. Om Anvendelse af Lægter er nødvendig for at komplettere Ladningen, bliver dette paa Rederens Bekostning. Den sædvanlige Pris for Lægter er c. 1 Krone pr. Ton. Befragterens Mægler benyttes i Last- og Lossehavn. Lastning efter Tørn, ikke overstigende 48 Timer. Befragterne ønsker Underretning mindst 8 Dage i Forvejen. Despatchgift i Rotterdam 6 s. 3 d. pr. Time for Dampskibe indtil 2,000 Tons d. w.

Fragten betales efter leveret Kvantum eller Konnossementskvantum ÷ 1 pCt. efter Befragternes fri Valg, 5 s. $1\frac{1}{2}$ d. pr. 1,015 Kg.

Det sidste Dampskib lastede 7,260 Tons paa $1\frac{1}{2}$ Dag, og hvis det er en vel indrettet Baad, kan den lastes hurtigere end i Certepartiet stipuleret.

Hvordan kan et respektabelt Firma — spørger Geflemægleren — fremkomme med saadanne Vilkaar? Ingen Reder kan antage dem. Fragten vil resultere i 3 s. pr. Ton, hvilket er fuldstændig ruinerende.

Det er nødvendigt, at man lægger Mærke til, at Propsladninger fra Finland som Regel maales i Favnemaal à 216 engelske Kubikfod, og at Afskiberne forlanger, at Kaptajnen, naar han har haft Adgang til at kontrollere Maalingen, giver rent Konnossement for et bestemt Antal Favne. Samtidig fastsætter imidlertid Certepartiet, at Fragten skal betales pr. Favne, men beregnet paa den i England sædvanlige Maade ved Hjælp af Topdiameter og løbende Fod, overensstemmende med den i Certepartiet indeholdte Skala, som enhver Reder, der har haft Skib i denne Fart, kender. Kaptajner, som ikke har Erfaring i denne Trade, er sædvanligvis glade over den store Ladning, som de mener at have faaet, men Glæden vender sig hastig til Skuffelse, naar Lasten er blevet maalt i England, og det viser sig, at der efter den der foretagne Maaling er et langt mindre Antal Favne, og at Modtagerne holder Skibet ansvarligt for de manglende Favne. Forsøg paa at gøre Skibet ansvarligt for en saadan Manko er vel forstaaeligt efter den Maade, hvorpaa Skibene som oftest behandles af de engelske Trælastimportører, men paa samme Tid kan det ikke antages, at det for en Domstol vil lykkes at føre den Slags Krav igennem; i al Fald har Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening besluttet optaget en saadan Sag, hvor Modtagerne ikke vil give efter, men selv om den vindes, bør man dog huske, hvad her er sagt, og Rederne bør give Kaptajnerne Instruktion om enten at tilføje paa Konnossementet Forbeholdet: „Maal ukendt“, eller, hvis det ikke tillades, da i al Fald at gøre en tydelig Anmærkning paa Konnossementet, som viser, hvorledes Lasten er maalt paa Afskibningsstedet. Selvfølgelig ved Køberne i England fuldt vel Besked herom, men naar det ikke er anført i Konnossementet, har de en Chance for at spille forurettede og maaske skaffe sig en uventet Fortjeneste paa Skibenes Bekostning. (Nordisk Skibsrederforenings Cirk.)

„Shipp. Gaz.“ klager i en længere Artikel over, at man, da den engelske „Merchant Shipping Act“ i 1894 underkastedes en Revision, ikke strøg de uklare Udtryk, der kan forstaaes paa forskellig Maade, og erstattede dem med klare og tydelige Betegnelser. Som et saadant uklart Udtryk nævnes det i § 625 anførte „tons burden“. Skibe af ikke mere end 60 Tons „burden“ er i Følge denne Paragraf fritaget for tvungen Lodspligt, dersom der ikke føres Passagerer.

Hvad menes her med „tons burden“? Det kan her betyde tre Ting, nemlig Skibets Bæreevne, dets Brutto Tonnage eller Register-Tonnage, hvilket er Brutto Tonnagen med visse Fradrag. Der er ingen Forklaring givet i nogen anden Paragraf i Loven, og ved Domstolene har man heller ikke faaet nogen direkte Afgørelse med Hensyn til Udtrykket.*)

Ved en Konference, som d. 11. November afholdtes i Paris under Forsæde af Præsidenten for den internationale Sejlskibs-Union, Mr. Roxburg, var omtrent samtlige Medlemmer af dennes Komite til Stede. Det blev konstateret, at en betydelig Tonnage siden den sidste Konference havde sluttet sig til Foreningen, og at der var god Udsigt til Tilgang af endnu mere Tonnage. Det blev da enstemmigt besluttet ogsaa i Fremtiden at fastholde de opstillede Minimums-rater. Saaledes er paa en glædelig Maade Unionens Bestaaen sikret.

Føreren af 3-m. Skonnert „Najaden“, Kapt. Marius Bøndtzen, er, i Følge „Svendb. Amtst.“, kommen ulykkelig af Dage i Rostock Havn, hvor Skibet var under Losning. Kaptajnen var, efter hvad der meddeles, savnet om Bord fra Søndag Morgen d. 13. ds., men først om Tirsdagen fandtes Liget ved Agterenden af Skibet, kun iført Undertøj; han var om Bord Søndag Aften, og hvorledes Ulykken er sket, er ukendt.

Kaptajn Bøndtzen var en Mand paa nogle og tredive Aar; han efterlader sig Hustru og fem Børn.

Fra Guayaquil i Sydamerika er der til Rederiet for Staalbarken „Kronprinsesse Louise“ af Nordby paa Fanø indløbet telegrafisk Meddelelse om, at Barkens Fører, M. A. Petersen, er afgaaet ved Døden.

Den afdøde, der var bosiddende i Nordby paa Fanø, blev c. 40 Aar gammel og efterlader Enke samt 5 ukonfirmerede Børn.

Skibsreder Jens N. Jensen døde d. 16. ds. i Sønderho, henved 83 Aar gammel. Han var født i Nordby, blev i en tidlig Alder Skibsfører og bosatte sig i Sønderho. 1880 trak han sig tilbage fra Søen og blev korresponderende Reder for flere Skibe. Da der i Aaret 1888 blev oprettet Redningsstation i Sønderho, blev han dens Bestyrer, og han beholdt denne Post indtil for et Par Aar siden. Han har desuden været Sogueradsformand og haft flere Tillidsposter. Han var en retsindet og godgørende Mand.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse fra Marineministeriet angaaende Oprettelsen af en Reservekadetskole ved Søværnet.

Rettelse: I vort Referat i sidste Nummer, Pag. 561 nederst, af Proceduren for Sø- og Handelsretten i „Norge“-Sagen er den Frifindelsespaaestand, som blev nedlagt af Kaptajn Gundels Defensor, ikke gengivet

*) Det er dog værd at lægge Mærke til, at Board of Trade i en officiel Skrivelse har erklæret, at det betragter Udtrykket „tons burden“ som ensbetydende med „Netto Register Tonnage.“

ganske korrekt. Overretssagfører Sindings Ord faldt omtrent saaledes: Jeg nedlægger Paastand om fuldstændig Frifindelse for Kaptajn Gundel, eller, hvis Retten, hvad jeg dog ikke formoder, for et enkelt Punkts*) Vedkommende finder at burde lægge Ansvar paa Kaptajnen, da den mildeste Dom.

Konsulatafgiften.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har d. 18. ds. indsendt nedenstaaende Andragende til Regeringen og Rigsdagen:

Under 28. Januar d. A. tillod Repræsentationen sig at rette et Andragende til den høje Regering og Rigsdag om Ophævelse af de ved Lov af 14. April 1893 fastsatte Konsulatafgifter, idet den begrundede dette Ønske ved Henvisning til det urimelige og uretfærdige i, at Skibsfarten alene udreder den hele Udgift til Konsulatvæsenet, medens Konsulatinstitutionen, saaledes som den har udviklet sig paa Grundlag af ovennævnte Lov, ikke længere varetager særlig Skibsfartens Interesser, men Næringslivets Interesser i Almindelighed.

Det har været Repræsentationen en Tilfredsstillelse at se, at dens i nævnte Andragende fremsatte Ønske for saa vidt er blevet imødekommet, som Regeringen i indværende Rigsdagssamling har fremsat et Forslag til Lov om Nedsættelse af Konsulatafgiften, og særlig har det glædet den, at Regeringen, som det fremgaar af de Lovforslaget ledsagende Bemærkninger, synes fuldt ud at anerkende Berettigelsen af Skibsfartens Krav om Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse, et Krav, som Regeringen kun for Tiden finder det betænkeligt at imødekomme af Hensyn til det Indtægtstab, som Statskassen derved vil lide. Repræsentationen bringer derfor den høje Regering sin Tak for Lovforslagets Fremsættelse og den høje Rigsdag sin Tak for den velvillige Modtagelse, Lovforslaget har faaet.

Naar Repræsentationen nu finder Anledning til paany at rette en Henvendelse til Regeringen og Rigsdagen om denne Sag, saa er det, fordi det Rigsdagen forelagte Lovforslag kun delvis imødekommer Skibsfartens Ønske, idet det gaar ud paa at nedsætte den nuværende Konsulatafgift med omtrent det halve af dens Beløb, altsaa ikke fuldstændig at ophæve den. Repræsentationen tør anse det for uforholdsmæssigt her nærmere at begrunde Ønsket om Afgiftens fuldstændige Ophævelse, dels fordi den i sine tidligere Henvendelser til Regeringen og Rigsdagen udførligt har gjort dette, dels fordi man under Forhandlingerne i Rigsdagen om det nu foreliggende Lovforslag fra alle Sider har erkendt Berettigelsen af dette Ønske, som man kun af finansielle Hensyn nærer Betænkelighed ved for Tiden at efterkomme. Repræsentationen mener overfor denne Betænkelighed at maatte gøre gældende, at det ikke vil være rigtigt nu paany at udskyde Tidspunktet for Afgiftens Ophævelse, og de mange overfor Skibsfarten velvillige Udtalelser, der er fremkomne under Lovforslagets Behandling baade i Folketinget og i Landstinget, giver Repræsentationen Haab om at se Lovforslaget gennemført i en for Skibsfarten fuldt ud tilfredsstillende Form.

Den Nedsættelse af Konsulatafgiften, som er foreslaaet, betegner ganske vist en Lettelse i den Byrde, som Afgiften er for Skibsfarten. Men denne vil føle det som en Uretfærdighed, at en Del af Afgiften vedbliver at bestaa, saa meget mere som dette nu fra alle Sider erkendes som uretfærdigt. Og ogsaa andre Grunde gør det særdeles ønskeligt, at man ikke nu bliver staaende

ved en Nedsættelse af Afgiften. Skibsfarten lægger kun i meget ringe Grad Beslag paa Statens Midler, og de Forsøg, der fra Regeringens Side er gjort paa at skaffe den noget bedre Arbejdsvilkkaar ved en Nedsættelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer, er desværre hidtil ikke lykkedes. Hertil kommer, at de senere Aars Lovgivning paa forskellig Maade har paaført Skibsfarten ny Byrder, særlig ved en Beskatning af Aktieselskaber og i Form af udvidet Tilsyn fra det offentlige Side, hvilket medfører forøgede Udgifter for Skibene. Og det Forslag til Lov om Ulykkesforsikring for Søfolk, der for nylig er forelagt Rigsdagen, og som ogsaa fra Skibsfartens Side ønskes gennemført, vil paaføre denne en ny og stor Byrde. Henset til disse Forhold og til, at Regeringerne i de Lande, hvis Skibsfart konkurrerer med den danske, gennemgaaende yder Skibsfarten betydelig direkte Understøttelse, er det formentlig berettiget, naar Repræsentationen indtrængende henstiller til den høje Regering og Rigsdag at stille sig imødekomende overfor et Krav, der kun gaar ud paa at stille Skibsfarten lige med Landets øvrige Næringsveje ved at ophæve en Skat, som med Urette hviler paa den. Og Repræsentationen tør saa meget mere haabe at se dette Ønske imødekommet, som Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse dog ikke kan siges at være af saa stor finansiell Betydning for Staten, at de fremsatte Betænkeligheder ved denne Foranstaltning ikke skulde kunne overvindes, og som Skibsfarten nu igennem en Aarrække har arbejdet under Forhold, der, om de ikke snart bedres, vil medføre en virkelig Nødtilstand for den.

Repræsentationen skal sluttelig anføre, at det fra Skibsfartens Side stedse har været erkendt, at der bør ydes de danske Konsulater fuld Betaling for det Arbejde, som Skibenes Anløben af eller Ophold i de forskellige Havne maatte paaføre Konsulaterne, og at der derfor, naar Konsulatafgiften ophæves, bør fastsættes Bestemmelser herom, hvilket formentlig bedst vil kunne ske ved en i Henhold til Lov om Konsulatvæsenet af 14. April 1893 § 9 fastsat Tarif.

Under Henvisning til ovenstaaende tillader Repræsentationen sig at andrage den høje Regering og Rigsdag om, at det forelagte Forslag til Lov om Nedsættelse af Konsulatafgiften maa blive ændret derhen, at Konsulatafgiften fuldstændig ophæves.

Skibsfartens Stilling til Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har under 21. ds. rettet en Henvendelse til det af Folketinget nedsatte Udvalg angaaende Forslag til Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed. Repræsentationen slutter sig i denne Henvendelse i Hovedtrækkene til Lovforslaget, som det nu foreligger, men tilraader dog, at der med Hensyn til Enkeltheder foretages forskellige Ændringer i det. De af Repræsentationen foreslaaede og udførligt motiverede Ændringer og Henstillinger gaar i det væsentlige ud paa:

at Besætningen i danske Skibe, der bortfragtes til Udlændinge, ikke mister Forsikringsretten, og at der ikke lægges Forsikringspligt paa den danske Reder, der har fragtet et fremmed Skib med dets Besætning;

at Staten overtager den Risiko, der er forbundet med Virksomhed paa Søen til Redning af Menneskeliv;

at der af Staten ydes Tilskud til Bestridelse af Præmierne for Redere af alle Sejlskibe, der falder ind under Loven;

at Statstilskudet til Redere af Sejlskibe ansættes betydeligt højere end fastsat i Lovforslaget;

*) Defensor har her sigtet til Baadkompasserne, der ikke paa det Tidspunkt, da Søulykken skete, var anbragt i Baadene.
Red. Anm.

at det undersøges, om der ikke fra Statens Side bør ydes de Medlemmer af det i Lovforslaget omhandlede Selskab af Rederier under gensidigt Ansvar, der er Ejere af Sejlskibe, Hjælp i Form af et rentefrit, amortisabelt Statslaan eller en Statsgaranti, indtil det til Udredelse af de fastsatte Erstatninger fornødne Reservefond er opsparet;

at Lovforslaget, saa vidt gør ligt, holder Muligheden aaben for en Ordning, der bringer Sammenhæng mellem den i Søløven omhandlede Forsørgelse for syge Søfolk og den i Ulykkesforsikringsloven omhandlede, saaledes at der sikres Søfolk, der rammes af Ulykkestilfælde, en Forsørgelse i samtlige de 13 Uger, forinden den egentlige Ulykkesforsørgelse indtræder, og saaledes at Udgifterne til Forsørgelsen i disse 13 Uger bæres af Rederne, Søfolkene og Staten i Forening.

Forslagene til Lov om Konsulatafgift og om Søfolks Ulykkesforsikring.

Vi har modtaget følgende:

Efter en Række forudgaaende Andragender og fleraarig Forhandling, foreligger endelig nu de ovennævnte Lovforslag med deres fyldige ministerielle Betænkninger til Rigsdagens Behandling, og da disse Love har den største Interesse for Søfartskredse, maa man, i Lighed med dette Blads Redaktion i Bladets Nr. 44, ønske dem en, om end ikke let, saa dog hurtig Gang gennem Rigsdagen, dog ikke hurtigere, end at de kommer til at foreligge i en ret betydelig ændret Skikkelse, førend de ophøjes til Love. Forslaget til Lov om Nedsættelse af Konsulatafgiften er i sin foreliggende Skikkelse en stor Skuffelse for de i Søfart interesserede. Den nævnte Afgift paa Skibe er, efter den i Aarens Løb saa vidt fremskredne Udvikling af anden Næringsdrift, bleven en uretfærdig Skat paa Søfart, og at denne Opfattelse ogsaa deles af Regeringen, fremgaar af Lovforslagets Motiver, der i Stykke 4 lyder saaledes:

„Ogsaa Regeringen erkender, at Billighed taler for at lette Skibsfarten den Byrde, som den nuværende Konsulatafgift paalægger den“,

og videre i Stykke 8:

Paa den anden Side er det givet, at Arbejdet ved Konsulaterne for andre Formaal end de maritime er i stærk og stadig Stigen. Navnlig Handel og Industri lægger i stedse større Omfang Beslag paa Konsulernes Bistand, men ogsaa andre Næringsveje, saa som Landbrug og Fiskeri, drager nu, om end i mindre Grad, Fordel af Konsulatinstitutionen. I denne Forbindelse maa ogsaa nævnes det betydelige Arbejde, der udføres ved Konsulaterne (særlig i Amerika og Australien) for danske Udvandrere og deres Familie i Danmark.

Efter disse Bemærkninger kunde man dog med fuld Føje vente et Forslag, ikke til Nedsættelse, men til Ophævelse af Konsulatafgiften. Er man imidlertid i saa Henseende bleven skuffet, maa man haabe, at det kun er Beskedenhed eller en vis Forsigtighed overfor Rigsdagen, der har dikteret Regeringen den foreliggende Affattelse, saa at den, naar der i Rigsdagen viser sig den fornødne Stemning for Ophævelse, beredvillig vil bøje sig for en saadan Stemning. Regeringens Motivering af Bibeholdelsen af en Del af Afgiften: at Statskassens Balance vilde lide under den fuldstændige Ophævelse, kan nemlig umulig være alvorlig ment, thi Statskassens Balance bør ikke være bygget paa ulige Fordeling af Skatter og Afgifter til Staten indenfor Næringsvejene, og desuden har jo Statskassen faaet

rigelig Kompensation gennem Ophævelsen af Krydstoldvæsenet.

Forslaget om Søfolks Ulykkesforsikring, der gennem Forarbejderne paa det er en gammel Bekendt for Rederierne, er ogsaa i flere Retninger en Skuffelse og vilde i sin nuværende Skikkelse blive en saa trykkende Byrde for dansk Søfart, at denne utvivlsomt vil hæmmes i sin Fremgang. Naar Staten ved Lov forpligter Arbejdsgiverne til at holde sine Arbejdere ulykkesforsikrede, da maa det formentlig ogsaa være Statens Pligt at træde særlig hjælpende til, hvor der, som i det foreliggende Tilfælde, er særegne Forhold til Stede, men en Hjælp som den foreslaaede af „indtil 5 Kr. pr. Mand“ er aldeles utilstrækkelig og vil i de fleste Tilfælde end ikke dække de Udgifter, som Rederne maa afholde i Henhold til Søløvens §§ 90 og 93, og dette lille Tilskud fra Staten foreslaas kun til Sejlskibe af indtil 300 Tons, hvilket maa betragtes som en Forfordeling overfor de større Skibe, der ikke har noget Fortrin overfor de mindre med Hensyn til Udbytte. Ogsaa for dette Lovforslags Vedkommende maa man haabe, at det paa sin Gang gennem Tingene maa undergaa saadanne Ændringer, at der ved dets Ophøjelse til Lov bliver lagt saa lempelig en Byrde som mulig paa den i Forvejen formentlig alt for rundeligt belastede Skibsfart.

Vi lever i Reformernes Tid, Reforme, der i Overensstemmelse med Retfærdighedens Krav saa vidt muligt skulde tilvejebringe Ligestillethed for de forskellige Næringsveje, men at dette Retfærdighedens Krav skulde være sket Fyldest for Skibsfartens Vedkommende ved de hidtil gennemførte Reforme, det tør næppe siges, saa lidt som at det vil ske Fyldest ved uforandret Gennemførelse af de to foran omhandlede Lovforslag. Skattelovene af 15. Maj 1903, der forpligtede hver dansk Borger til at betale Skat til Stat og Kommune i Forhold til Formue og Indtægt, bestemmer yderligere Skat af Aktieselskaber, men idet man forud er ansat i Skat efter sin Formue og Indtægt, heri indbefattet Aktier i Skibe, da bliver Beskatning af Skibsaktieselskaber en ekstra Beskatning, der i sit Væsen er lige saa uretfærdig, som Hartkornskatten henset til Næringslivets Udvikling var bleven. Lodsloven af 13. Marts 1903 i Forbindelse med de af Marineministeriet fastsatte Lodstakster har ligeledes paa flere Havne medført endog uforholdsmæssig større Udgifter for Søfarten, saa at Reformerne, sammenholdt med de i Aaringer eksisterende Søfartsforhold, yderligere har lagt Tryk paa denne vigtige Næringsvej. Subventioner ydes ikke, forlanges ej heller, men vi forventer, at der gennem Reformerne ydes os Sønæringsdrivende tilbørlig Retfærdighed, til en Begyndelse i de foreliggende Lovforslag.

Thurø, i November 1904.

H.

Gennemgaaende Konnossementer.

Nr. 17 af „Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender“ indeholder en af Udgiveren, Bestyrer J. Jantzen, skrevet kortere Afhandling: „Lidt om gennemgaaende Konnossementer“.

Hensigten er at forsøge en Imødegaelse af enkelte af de Resultater, som den norske Advokat Kristen Johansen er kommet til i en tidligere Afhandling om gennemgaaende Konnossementer i „Tidsskrift for Retsvæsen“. Johanssens Opfattelse deles i det væsentlige af Professor Platou — Sjøretten S. 333 — og Professor Bentzon — Sjøret S. 192. Det Spørgsmaal, som Jantzen fremdrager, oplyses bedst ved det af ham selv benyttede Eksempel.

En Transportør A. udsteder i Baltimore et gennemgaaende Konnossement for et Parti Mel, som han forpligter sig til at transportere til Hamburg, hvorfra han har at besørge det med andet Skib til Kristiania for der at aflevere det til Modtageren N. A. fragter fra Hamburg til Kristiania et Skib, tilhørende B.

Nu har Johanssen ment, at B. har væsentlig det samme Ansvar i Følge det gennemgaaende Konnossement som dettes Udsteder A. Han siger, at saa snart Varerne er indladet i Skib Nr. 2, kan Indehaveren af det gennemgaaende Konnossement gøre en selvstændig Ret gældende mod dette Skib; thi dettes Fører har paa den ene Side overfor sin Befragter (Udstederen af Dokumentet) paataget sig at ville være ansvarlig efter det gennemgaaende Konnossement, og paa den anden Side ved Indladningen manifesteret, at han ogsaa overfor paagældende Tredjemand vil være bundet.

Dette vil Jantzen ikke anerkende for rigtigt. B. kan ikke have paataget sig at aflevere til N. Godset i samme gode Stand, hvori det er indladet i Baltimore, og hvis han havde paataget sig dette, vilde det i al Fald ikke være overfor N. men overfor A. Naar det menes, at han ved Modtagelsen af Varerne aabenbarer overfor N. den Hensigt at ville være bundet i samme Forhold som A, da er dette ikke rigtigt, thi Modtagelsen af Varerne kan ikke begrunde anden Forpligtelse end den at udlevere, hvad der er modtaget.

Naar Johanssen dog fra sin Hovedregel om det fulde Konnossementsansvars Overgang til B. vil gøre en Undtagelse med Hensyn til Ansvar, der flyder af Fragtkontrakten, og hvis Begrundelse er at søge i Begivenheder, hvis Indtræden eller Ikke-Indtræden ikke lader sig se hverken af Dokumentet eller Varerne selv, da viser denne Lempelse, der iøvrigt ikke særlig begrundes, nærmest hen paa Uholdbarheden af Hovedreglen. Thi hvis B. skal overtage Ansvar for Beskadigelser af Ladningen, sket paa Rejsen til Hamburg, kan han vel lige saa godt tage Ansvar for andre Hændelser, selv om disses Virkning ikke lader sig konstatere. Grunden til, at man opstiller Undtagelsen, er naturligvis, at det i dette Tilfælde vilde være umuligt for B. at faa stillet betryggende Garantier for sin Overtagelse af Ansvar, men efter Jantzens Mening bør Ansvar for det paa Rejsen fra Baltimore til Hamburg passerede aldrig lægges paa B., selv om han har Adgang til at sikre sig overfor A. inden Indladningen, thi dette Forhold vil medføre talrige Vanskeligheder, naar B. f. Eks. i Mangel af fornødne Garantier nægter at inklade og mener sig fri for sin Kontrakt paa Grund af Misligholdelse fra A.'s Side. N. staar sig bedst ved at B. anses ubetinget forpligtet til Transporten: uden at være berettiget til at forlange Garantier eller lign., men til Gengæld skal B. da ikke overtage det fulde Konnossementsansvar, men alene være ansvarlig for Hændelser paa Rejsen fra Hamburg til Kristiania.

For det Tilfælde, at Transporten er ordnet saaledes, at B. udsteder særligt Konnossement for Rejsen Hamburg-Kristiania, hævder Jantzen, at B. kun har at udlevere Godset mod Overleverelsen af det af ham udstedte Konnossement og ikke mod Overleverelsen af det gennemgaaende Konnossement. Dette er i Modstrid med, hvad Professor Platou i sin Sørret udtaler, idet det her hævdes, at Skipperen er pligtig at udlevere til Ihænderhaveren af det gennemgaaende Konnossement. Platou indrømmer selv, at Skipperen herved kan komme i en mislig Stilling, hvis det af ham udstedte Konnossement er kommet i godtroende Tredjemands Haand og nu præsenteres ham.

Efter Platous Mening maa Skipperen da skaffe Varen eller yde Erstatning og har da Regres mod Afladeren (Agenten i Hamburg), der bedragerisk har fortiet, at Godset gik under gennemgaaende Konnossement. Jantzen hævder herimod, at det umuligt kan være

rigtigt, at Skipperen, der er uden Skyld i det forefaldne, skulde være pligtig at udlevere baade til den ene og til den anden og alene være henvist til et mange Gange lidet værdifuldt Regreskrav. Naar han har udstedt særligt Konnossement vedrørende Transporten fra Hamburg, kan han kun være pligtig at udlevere til den, der præsenterer ham dette Konnossement.

Vi kan iøvrigt henvise til selve Afhandlingen, der giver en interessant og læseværdig Fremstilling af den Del af Spørgsmaalet om gennemgaaende Konnossementer, som den har sat sig til Formaal at belyse.

Engelsk Admiralitetsrettsdom.

Ved Admiralitetsretten (Mr. Justice Gorell Barnes og Trinity masters) behandledes d. 16. og 17. November en Retssag, der var opstaaet som Følge af en Kollision mellem Damperne „Cleadon“ og „Dagny“ i Nordsøen i Nærheden af Tynens Udløb.

I Følge Sagsøgerens Opgivelser var „Cleadon“ en Skruedamper paa 760 Tons Brutto; den var hjemmehørende i Sunderland og befandt sig d. 31. Avgust omtrent Kl. 7,10 Fmd. i Nordsøen mellem Blyth og Tynemundingen paa Rejse fra Aberdeen til Sunderland i Ballast. Mandskabet bestod af 16 Mand, og der var desuden 3 Passagerer om Bord. Vinden var sydlig, men svag; Vejret var taaget, og det var ganske kort efter Højvande. Strømmen satte mod Syd med en Fart af omtrent 1 Kml. i Timen. „Cleadon“ styrede misvisende S. t. V. og gjorde en Fart af c. 3 Kml. i Timen, medens man stadig med Dampfløjten gjorde Signal paa Grund af Taagen.

Under disse Forhold hørtes en lang Tone fra et Dampskib, der senere viste sig at være „Dagny“; Lyden hørtes paa Styrbords Bov, og Damperen var øjensynlig i betydelig Afstand. Der blev straks til Svar givet en lang Tone med „Cleadons“ Dampfløjte, og dette Signal blev vedblivende givet med Mellemrum, idet man stadig hørte Dampfløjten fra „Dagny“, der syntes at ville gaa klar af „Cleadon“. Efter nogen Tids Forløb kom „Dagny“ imidlertid i Sigte omtrent fem Streger paa Styrbords Bov, styrende Øst efter i en Afstand af $\frac{1}{4}$ Kml. Der blev straks slaaet Stop om Bord paa „Cleadon“, og da Damperen kort efter havde mistet Farten, blev der gentagne Gange givet to lange Toner med Fløjten. „Dagny“ vedblev at nærme sig „Cleadon“ med stor Fart, og da den var meget nær ved, gav den tre korte Toner, medens dens Ror tilsyneladende blev lagt Styrbord. „Cleadons“ Maskine blev da straks sat paa fuld Kraft frem, idet dette gav den eneste Mulighed for at undgaa en Kollision, men inden Damperen kunde faa nogen Fart, blev den ramt paa Styrbords Side ved Broen af „Dagnys“ Stævn og Styrbords Bov. Stødet var saa haardt, at „Cleadon“ umiddelbart efter sank i stærkt beskadiget Tilstand.

Det paastodes fra Sagsøgerens Side, at „Dagny“ gik med for stor Fart under de paagældende Væjrforhold, at den efter at have hørt „Cleadons“ Taagesignal forsøgte at stoppe og navigere med Forsigtighed, og at den havde undladt i rette Tid at mindske Fart, stoppe og bakke.

Efter Modpartens Forklaring er „Dagny“ en norsk Skruedamper paa 1,215 Tons Brutto, og den befandt sig omtrent Kl. 7,10 Fmd. den nævnte Dag omtrent 6 Kml. Øst for Tynemundingen, hvorfra den kom med en Ladning Kul bestemt til Norrkøping. Dens Mandskab bestod af 18 Mand. Vejret var smukt, men diset, og „Dagny“ styrede misvisende Ø. $\frac{3}{4}$ N. med en Fart gennem Vandet af mellem 6 og 7 Kml. i Timen. Nu og da blev der med Dampfløjten givet en lang Tone.

Under disse Forhold fik man en Damper i Sigte mellem tre og fire Streger paa Bagbords Bov og i en Afstand af mellem $\frac{3}{4}$ og 1 Kml. Damperen viste sig at være „Cleadon“, der styrede Syd efter. „Dagny“ holdt sin Kurs og sin Fart, og kort efter hørtes fra „Cleadon“ to lange Toner med et kort Mellemrum, der blev besvaret med en lang Tone. „Cleadon“ blev nøje iagttaget, og da den ikke syntes at holde af Vejen, blev der fra „Dagny“ givet en kort Tone, og dette Signal blev gentaget efter kort Tids Forløb. „Cleadon“, der imidlertid med uforandret Pejling stadig var kommet nærmere, gav derefter to korte Toner med Dampfløjten, hvorpaa „Dagny“ mindskede Fart og umiddelbart efter slog Stop og fuld Kraft Bak, idet den gav tre korte Toner. „Cleadon“ kom dog nærmere med Roret lagt Styrbord, og idet den prøvede at gaa for om „Dagny“, ramte den med sin Styrbords Side, lidt ågten for midtskibs, „Dagnys“ Stævn og forarsagede betydelig Skade.

Indstævnte hævdede, at „Cleadon“ havde undladt at holde af Vejen for „Dagny“ eller tage passende Forholdsregler i rette Tid til at kunne gøre dette, at den med Urette havde søgt at gaa for om „Dagny“, at den havde forsømt at mindske Fart, stoppe og bakke, og at dens Ror med Urette var bleven lagt Styrbord.

Under Retsforhandlingerne blev det imidlertid fra Sagsøgerens Side indrømmet, at „Cleadon“ delvis var Skyld i Sammenstødet.

Retten kendte begge Skibe skyldige i Sammenstødet, og i sin Motivering af Dommen udtalte Dommeren bl. a. følgende:

Kollisionen fandt Sted udfor Tynen, sjensynlig paa et Sted, hvor Skibe, der er for udgaaende og skal over Nordsoen, krydser Kysttrafikken fra Havne baade ovenfor og nedenfor Tynen, og allerede heri ligger, at Navigeringen bør foregaa med forøget Omhu. Kollisionsstedet ligger paa et Punkt udfor Tynen, hvor de to Skibes Kurser ret naturligt maatte skære hinanden; Afstanden fra Tynemundingen synes at have været c. 6 Kml.

Hele Sagen hviler i Virkeligheden paa de Vejrforhold, under hvilke Sammenstødet fandt Sted, og Sagsøgeren hævder, at Vejret var taaget, medens Indstævnte erklærer, at Vejret var smukt, men diset. „Cleadon“ kom fra Aberdeen og laa misvisende S. t. V. an; omtrent Kl. 6,45 Fmd. mindskede den Farten, og fra dette Tidspunkt begyndte den at give Taagesignal, idet man da ikke kunde se mere end $\frac{1}{4}$ Kml. bort. Den anden Damper, „Dagny“, laa misvisende Ø. $\frac{3}{4}$ N. an og løb en Fart af 7 til 8 Kml. i Timen, hvad der i Overensstemmelse med, hvad der under Sagen er fremkommet, er ensbetydende med fuld Fart, og dens Synspunkt er dette, at Vejret var saa smukt, at denne Fart var fuldt berettiget. Indstævnte hævder derfor, at der ikke fra dens Side foreligger noget Brud paa Søvejsreglerne, og at Fejlen udelukkende maa søges hos „Cleadon“, fordi denne, efter at Skibene fik hinanden i Sigte, ikke veg til Side.

Foruden disse to modstridende Beretninger om Vejret har man imidlertid ogsaa Journalerne fra forskellige Fyrtaarne at holde sig til, og disse viser, at Vejret virkelig var taaget, og at der blev givet Taagesignal rundt omkring i det Tidsrum, indenfor hvilket Sammenstødet fandt Sted. Sagsøgeren gik med mindsket Fart, gav Taagesignal, havde en Mand paa Udkig og var netop i Færd med at gøre Loddet klart til Brug, hvad der altsammen tyder paa, at dennes Betragtning er den rette, saa meget mere som ogsaa Indstævnte, til Trods for Paastanden om at Vejret var sigtbart i omtrent en Kml. Afstand, selv gav Taagesignal og hørte Taagesignal fra andre Skibe. Det maa derfor anses som umuligt at betragte Sagen fra samme Standpunkt som Indstævnte, hvorimod Sagsøgerens Bedømmelse af Vejrforholdene maa anses som korrekt.

De af Indstævnte fremførte Vidner erklærer, at der blev bakket med „Dagnys“ Maskine temmelig længe, og

alligevel har Damperen ramt det andet Skib, som dog næsten laa stille i Vandet, med saa stor Kraft, at „Dagny“ selv fik Forskibet stærkt beskadiget, medens „Cleadon“ i væsentlig Grad blev skaaret igennem og sank umiddelbart efter. Dette stemmer ingenlunde med Paastanden om, at der blev taget Forholdsregler, da Skibene var i betydelig Afstand fra hinanden, og det maa derfor anses som godtgjort, at der fra Indstævntes Side først blev stoppet og bakket, da Skibene var meget nær ved hinanden. Sagsøgeren har indrømmet, og utvivlsomt med Rette, at have nogen Skyld i Sammenstødet, fordi „Cleadon“ ikke stoppede, da det andet Skibs Signaler blev hørt, og naar det betragtes som fastslaaet, at Vejrforholdene har været som af Sagsøgeren paastaet, maa Søvejsreglerne formentlig være anvendelige paa begge Parter.

Sagsøgeren bærer sin Del af Skylden for Sammenstødet, fordi „Cleadon“ ikke blev stoppet, medens Indstævntes Damper har gaaet med for stor Fart under Hensyn til den herskende Taage og paa et Sted, hvor det var særlig nødvendigt at navigere med Forsigtighed.

Begge Skibe maa derfor erklæres skyldige i Kollisionen.

Søretsdom.

Ved Vejle Søret er afsagt Dom i følgende Sag, som vi refererer efter „Saml. af nord. Domme i Søfartsanliggender“, og hvis Resultat i Domssamlingen resumeres saaledes:

Regnvejr, som af Hensyn til Lastens Art afbryder Losning, er ikke en Hindring fra Skibets Side, jfr. Sølovens § 119 smh. m. § 137, og afbryder derfor ikke Liggedagene.

Under nærværende Sag har Klageren, Kaptajn E. H. Raahauge af Marstal, paastaet de Indklagede, Aktieselskabet Vejle Dampmølle tilpligtede at betale for $\frac{1}{2}$ Overliggedag 15 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato til Betaling sker, og Sagens Omkostninger skadesløst, medens de Indklagede procederer til Frifindelse, ligeledes med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Det er under Sagen in confesso, at Klageren, som ankom til Vejle d. 30. Januar d. A. med Skonnert „Anna Margrethe“ af Marstal, der var ladet med Hvede til de Indklagede, meldte sig færdig til Losning samme Dags Eftermiddag Kl. 5 og yderligere Mandagen d. 1. Februar, hvorhos de Indklagedes Opmærksomhed blev henledet paa, at Losningen i Følge Certepartiet skulde foregaa i Løbet af fire Arbejdsdage og altsaa skulde være afsluttet om Torsdagen næstefter. Skønt det om Mandagen var tørt og regnfrit, blev Losningen imidlertid ikke paabegyndt den Dag, da de Indklagede endnu ikke var rede hertil, men begyndtes først den paafølgende Dag, og Skibet blev ikke udlosset før Fredagen d. 5. Februar Kl. c. 10 $\frac{1}{2}$ Formiddag.

Medens Klageren nu i Henhold til Certepartiet, hvorefter der tilkommer ham 30 Kr. pr. Dag i Overliggedagspenge, formener at have Krav paa det paaklagede Beløb, har de Indklagede bestridt dette og hævdet, dels at Klageren har modtaget sin Fragt efter endt Losning uden at have taget noget Forbehold med Hensyn til Overliggedagspenge, og dels at saadanne ikke tilkommer ham, da Grunden til, at Skibet ikke blev udlosset i rette Tid, var den, at Arbejdet flere Gange maatte stanses paa Grund af Regnvejr, der umuliggjorde Losningen, hvilket maa betragtes som en Forhindring fra Skibets Side, jfr. Sølovens § 119, jfr. § 137.

Da der imidlertid ikke kan gives de Indklagede Medhold i, at Liggedagene skulde forlænges paa Grund

af det indtraadte Regnvejr, og da det derhos er givet, at Losningen vilde være bleven tilendebragt, saafremt de Indklagede ikke havde ladet den første Liggedag hengaa ubenyttet, har Klageren haft Krav paa den af ham fordrede Godtgørelse for $\frac{1}{2}$ Overliggedag, og dette Krav kan ikke anses bortfaldet paa Grund af manglende Reservation fra Klagerens Side ved Fragtens Modtagelse, allerede fordi der efter Proceduren maa gaas ud fra, at saadan Reservation virkelig er taget, idet de Indklagede ikke specielt har imødegaaet, hvad Klageren herom har anført i et af ham under Sagen fremlagt Indlæg. Som Følge af det anførte vil de Indklagede være at dømme i Overensstemmelse med Klagerens Paastand, dog saaledes at Sagens Omkosninger bestemmes til 8 Kr.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at den under Sagen fremlagte Kopi af det under 18. Januar d. A. oprettede Certeparti ikke bærer Paategning om, hvilket Stempel der er anvendt til Hovedeksemplaret af Certepartiet.

Iøvrigt foreligger ingen Stempelovertrædelse under Sagen.

Fragtmarkedet.

Atter i den sidst forløbne Uge kan de fleste Markeder opvise et slet ikke saa helt ringe Antal Befragtninger, men Raterne er alle Vegne vanskelige at opretholde, ja paa sine Steder er de endog lavere. Dette gælder navnlig om Sortehavet, medens Nordamerika næsten slet ikke spiller nogen Rolle for Tiden, idet der kun effektueres enkelte, spredte Chartere. Som vi saa ofte har paapeget, er det de store Rutebaade, som trafikerer de nordamerikanske Havne, der tager det meste Gods bort, saa at der kun bliver Træ, Fosfat, Kul og lignende Ladninger tilbage, og for disse, som kun er sparsomt til Stede, er Raterne gennemgaaende meget tarvelige. Mange store Transportbaade, der oprindeligt byggedes med Amerikafarten for Øje, maa derfor søge andre Virkefelter nu, og et meget betydeligt Antal Redere har rettet deres Blik mod Østen (Indien) for profitabel Beskæftigelse. Dette Marked har ogsaa været godt, og der effektueredes mange gode Chartere for nogle Uger siden, men det er gaaet gradvis tilbage, og med de sidste mere end rigelige Tilbud af Tonnage til at løbe ud fra Evropa i Ballast er det østlige Marked svagere. Derimod lyder Beretningerne fra Sydamerika nærmest gunstigere; man venter sig nemlig en stor Høst og Eksport, og La Plata Markedets Tendens for Januar/Februar Lastning tør nok kaldes bedre, men ogsaa her er der et „aber dabej“, idet nemlig Damperne i La Plata Traden nemt bliver udsatte for lange Ekspeditioner derved, at der indtræder Forstyrrelser i Korntilførslerne, og saa hjælper det kun lidt eller intet, om Raterne skulde gaa lidt i Vejret.

Det østlige Marked har taget mange Baade; Kurrachee har til udsøgt Havn betalt indtil 17/ pr. December, 16/9 Januar, og Bombay 16/6 pr. December. Calcutta uforandret. Rispladserne stille paa Basis af 23/9 O. C. pr. Februar. For Sukker fra Java til U. S. eller Evropa sluttedes en enkelt Baad pr. Juli 1905 til 26/3.

Sortehavet er flovt, og ved for rigeligt Udbud af Tonnage er Raten for større Baade (Anlægning) fra Odessa eller Nikolajeff gaaet ned til 7/, prompt Lastning. For mindre Baade paa Charter er Raten omkring 8/ „any“. Samme Rate betaltes ogsaa til Hamburg. Til to danske Havne sluttedes en 4,000 Tons Baad til 9/3, Option Dellast Oljekager 2/ ekstra, Klid 5/ ekstra. Azoff fragtede intet.

Middelhavet viser næsten ingen Forandring i Ugens Løb. Der er slet ikke saa faa Laster, navnlig Ertslaster, men Befragterne har ingen Vanskelighed ved at finde tilstrækkelig, billig Tonnage. Ligeledes Bilbao er uforandret paa Basis af $4\frac{1}{2}$ til Middlesbro.

Nordamerika er som foran nævnt meget stille. Fra Savannah noteres 25/ à 27/6 for Bomuld til Evropa og for Tømmer fra Golfen omkring 80/ à 82/6, to Lossehavne. Paa Netto Charter betales 9/9 for prompt fra Galveston til Liverpool, og 10/ à 10/3 kan antagelig faas for December/Januar fra Golfen til U. K. eller Kontinentet. For Petroleum fra Filadelfia til Shanghai sluttedes en prompt Baad til 18 Cents.

La Plata er fast, men flov for prompt Lastning, for hvilken Position der fragtedes til omkring 16/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. For ny Høsts Afskibning er der nærmest forøget Bøgær, men Raterne er de samme som sidst, nemlig omkring 18/3 fra San Lorenzo.

Østersømarkedet er omtrent saa flovt som tænkes kan. Laster er overordentlig knappe, medens paa den anden Side Tonnage udbydes til Overflod, hvilket har bevirket en yderligere Afslappelse af Raterne. Reval betaler ikke over 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam, og Ladning hertil er endda knap. Fra Riga ventes der snart at ville komme Hør, hvorfor der noteres 18 Frcs. til Dunkerque eller Ghent, Oljekager 7 Frcs. D/B. og Props 23/25 Frcs. For Korn er Raten 9 à $9\frac{3}{4}$ d. Havrebasis London eller Rotterdam, $9\frac{3}{4}$ à $10\frac{1}{2}$ Antwerpen. Windau har for et Par enkelte Laster gentaget 10 d. Havrebasis til Weseren, $10\frac{1}{4}$ d. Hamburg. I Libau hersker der en stærk Flovhed, og der noteres nu ikke mere end 9 d. London eller Rotterdam, $9\frac{3}{4}$ d. Antwerpen. De tyske Pladser har næsten intet at byde paa undtagen nogle Trælaster for mindre Baade til tarvelige Rater. For Sleepers fra Memel noteres 6/ til London, 5/6 Grimsby. Fra Østnorge (2 Lastpladser) noteres 32/ for Caseboards til de kanariske Øer.

Kulfragterne holder sig uforandrede, og der er i den forløbne Uge fragtet ret livligt baade fra Wales og Tynen, medens Firth of Forth derimod kun tog faa Baade, væsentlig som Følge af Navigationens Stausning paa en Del af Havnene i Botten. Fra Cardiff betaltes $4\frac{7}{12}$ Lissabon, 6/6 Barcelona, Frcs. 7 Marseille, 5/9 Genua, 5/3 Port Said, 6/9 Colombo, 7/6 Singapore, 14/ Shanghai, 16/ Japan, $5\frac{10}{12}$ Las Palmas eller Teneriffa, 6/9 à $6\frac{10}{12}$ La Plata. Fra Tynen sluttedes bl. a. til 3/8 Aalborg (2,800 Tons Baad), 4/9 Rostock, $3\frac{10}{12}$ à 4/ Neufahrwasser, 5/6 à $5\frac{7}{12}$ Genua, 6/9 Venedig. Fra Firth of Forth betaltes 4/ Nørre Sundby (1,400 Tons), $3\frac{10}{12}$ Nyborg (1,400 Tons), $4\frac{1}{2}$ Bandholm (1,050 Tons), 3/9 Kjøbenhavn (1,750 Tons), $4\frac{1}{2}$ à $4\frac{7}{12}$ Kiel, 4/ Neufahrwasser, $3\frac{10}{12}$ Riga, 4/ Reval.

Fragtmarkedet for Sejlere viser sig til Dels uforandret, dog udbydes der jævnlige Laster fra de tyske Østersøhavne.

ab Kønigsberg meldes der nu om Is, samt at Sejladsen for Sejlere kun er mulig ved Hjælp af Bugserbaad; Markedet plejer under saadanne Forhold at skifte ret betydeligt fra den ene Dag til den anden, og der foreligger heller ingen Notering.

ab Stolpmünde staar det saa godt som stille, og der udbydes i Øjeblikket intet derfra.

ab Colberg har det derimod været noget livligere, og der blev i den forløbne Uge sluttet nogle Skibe for Rug til Danmark 5 Mark; der søges endnu Skibe saaledes, samt for Havre til 6 Mark.

ab Stettin blev sluttet $5\frac{1}{2}$ Mark for Mel til Aarhus og $5\frac{1}{4}$ Mark til Korsør; det ser ud til, at Markedet er fastere, og der kan vel ikke ventes ret mange Skibe endnu i Aar til Stettin.

ab Barth skal være sluttet $5\frac{1}{2}$ Mark for svært Korn til Danmark.

ab Stralsund blev atter sluttet til 4 Mark for Rug til Danmark, Sundhavn, og der kan endnu placeres Skibe med Option af Østkyst Slesvig Holsten.

ab Kjøbenhavn skal være sluttet Stralsund 2³/₄ Mark, Østkyst Slesvig Holsten 3 Mark for Byg; endvidere til Koldby Kaas Bomuldsfrøkager 16 Øre; fra en ankommen Dampner udbydes nogle Ladninger Byg, men der bliver forlangt højere Fragtrater.

ab Sydsverrig noteres Aberdeen 7/6, Wismar, Stettin 5 Mark, Bloksten til Rostock, Kiel, Kantsten 4¹/₂ Mark til Königsberg, Stettin 3³/₄ Mark, Preston 6/ Gadesten, endvidere Kortprops Kulhavn 16/.

Loyds' Register of Shipping.

Skibsforlis i Tidsrummet fra 1. April til 30. Juni 1904.

I Følge en for nylig offentliggjort Beretning fra Lloyd's Register of British and Foreign Shipping er de nedenfor anførte, i Tiden fra 1. April til 30. Juni 1904 skete Skibsulykker paa Koffardiskibe over 100 Tons, anmeldt til nævnte Selskab indtil 20. Oktober d. A.

Der er forlist ialt 64 Dampskibe med en samlet Netto Reg.-Tonnage af 77,449 Tons.

Af disse 64 Dampskibe er et paa 1,592 Tons brændt, 12 med 10,502 Tons er gaaet tabt ved Kollision, 4 med 4,141 Tons er sunkne, 31 med 36,319 Tons er blevne Vrag og 16 med 24,895 Tons er paa anden Maade gaaede tabt. Af danske Dampere er 2 blevne Vrag.

Efter Byggematerialet deler de ovennævnte Dampere sig saaledes: 30 med 80,186 Tons var af Staal, 33 med 43,022 Tons var af Jærn og 1 med 219 Tons af Træ og Komposit.

Der er endvidere forlist ialt 56 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 30,199 Tons.

Af disse 56 Sejlskibe er 5 med 4,038 Tons forladt paa Havet, 3 med 1,785 Tons er kondemneret eller hugget op, (de Skibe, der paa Grund af Ild, Kollision o. s. v. er blevet kondemneret, er medtaget under vedkommende Betegnelse), 2 med 915 Tons er brændt, 7 med 3,179 Tons er sunkne og 5 med 2,570 Tons forsvundne. 8 med 3,321 Tons er gaaet tabt ved Kollision, 24 med 13,797 Tons er blevne Vrag og 2 med 594 Tons er paa anden Maade gaaede tabt.

Bygningsmaterialet var for 5 Sejlskibe med 6,677 Tons Staal, for 3 med 1,701 Tons Jærn og for 48 med 21,821 Tons Træ eller Komposit.

Sømandshøjskolen.

Vi har modtaget følgende:

Det er vel de fleste bekendt, at der for Tiden er en Sømandshøjskole under Bygning i Svendborg, hvis Bestemmelse det er at give Plads til et halvt hundrede Søfolk, og samtidig med at den giver disse billig Kost og Logi i den Tid, de enten af egen fri Vilje opholder sig paa Landjorden eller af Mangel paa Beskæftigelse nødes til at blive i Land, at give dem Undervisning i Fag, der særlig kan komme dem til Gode i deres Livsstilling.

Det skal dog ikke være en Navigationsskole, da adskillige slet ikke tager Styrmandseksamen, men alligevel

ønsker at udvide deres Kundskaber. Undervisningen skal omfatte Dansk, Engelsk, Regning og praktisk Sømandsskab og desuden gode Foredrag om Geografi, Historie, Kirkehistorie og Navigation. Højskolen skal altsaa virke belærende og dannende, uden Hensyn til om vedkommende Elever er eller vil være Navigatører, og uden at spørge om, hvor længe den enkelte vil deltage. Det skulde være et Sted, hvor enhver, der har med Søvæsen at gøre, naar Lejlighed bydes, kunde ty hen og forsøge sit Fond af Kundskaber til Støtte i Livets Kamp. Endvidere vil der, hvad jeg tror vil blive hilst med Tilfredshed, blive undervist i Sløjd, da en let Beskæftigelse med Hænderne frisker Sindet efter aandeligt Arbejde.

Det er en Selvfølge, at den, der faar sine Kundskaber opfrisket og udvidet, har bedre Betingelser for at opnaa en Livsstilling end den, der uden Bekymring om Fremtiden lader det hele gaa i Glemmebogen, for om Nutiden gælder det mere end før, at den, der vil søge at være paa Højde med Udviklingen, ikke kan nøjes med, hvad han en Gang har lært, hvad enten det nu har været i Børneskolen eller Navigationsskolen. Enten maa man søge at følge med ved Selvstudium og Udnyttelse af den Erfaring, Livet giver, eller ty til Steder som den nu begyndte Højskole. Tidens Løsen er Fremgang.

Der vil udkræves en Sum Penge for at faa en saadan Højskole rejst, men Summen er dog ikke større, end at den ved selv et lille Bidrag fra hver enkelt let kan skaffes til Veje; hvem der ikke har Raad eller Vilje til at give meget, bør hellere give et lille Bidrag end slet intet.

Landbostanden var enig om at rejse en Mængde Folkehøjskoler og høster nu Frugterne af sine Bestræbelser, og det maa haabes, at Sømandshøjskolen maa blive til lignende Velsignelse for Sømandsstanden, og jeg tvivler ikke om, at naar den første har begyndt sin Virksomhed, vil der snart komme flere i de Egne af Landet, hvor der særlig findes Sømandsbefolkning. Nu gælder det ved lidt Offervillighed og Enighed at faa den første i Gang.

Jens Kusk Jensen.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Oktober Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 628 Havarier mod 783 samme Maaned i Fjor, deraf 427 Dampskibe, 201 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 201, Sammenstød 154, Anløbning af Nødhavn 56, Maskinskade 70, Ild 25, haardt Vejr 92, forskellige Aarsager 27, sunkne 2, forladte 1. Ialt 63 Skibe er anmeldt som totalt forliste, imod 106 samme Maaned i Fjor, deraf 22 Dampskibe, 41 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 34, Sammenstød 9, Ild 4, haardt Vejr 1, forsvunden 1, sunkne 9, forladte 4, Kondemnation 1.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 15. ds., bestemt hertil med en Ladning Kul, paa Grund paa Svinbådarne udfor Höganäs. Flot med Assistance af Svitzers og indkommet hertil med Forrummet fuldt af Vand. Losser og reparerer.

Sjofna, Dpsk. af Bergen, kom den 15. ds., paa Rejsen fra England til Masned Sund med en Ladning Kul, paa Grund paa Kirkegrunden ved Karrebæksminde. Skibet, der har Assistance af Bjærgningsdpsk. „Hertha“ og „Helsingør“, staar haardt og er meget læk.

Vordingborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 16. ds. i Taage, paa Rejsen fra Wiborg i Finland til Calais med Trælaster, paa Grund mellem Trekroner og Lynetten. Efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtøer, blev Skibet bragt flot af Svitzers.

Coralie, Dpsk. af Hull, er ankommet hertil fra Sortehavet med Korn. Skibet har været paa Grund i Sortehavet

og maatte have Assistance for at komme flot. Rejsen fortsattes uden Reparation, og man formoder, at Lasten er ubeskadiget.

Nordland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen fra Libau efter en haard Rejse. En Del af Dækslasten er gaaet tabt.

Louise, Skonnert af Halmstad, er den 19. ds. drevet i Land ved Slipshavn. Fiskerne assisterer. Skibet er ballastet.

Figaro, Skonnert af Brantevik, er, paa Rejsen fra Wasa til Hobro med Trælast, indslæbt til Sandhamn af Dpsk. Seaton af Oscarshamn, der i Søen traf Figaro forladt af Mandskabet og fuldt af Vand, drivende paa Lasten. Det fremgaar af de fundne Skibspapirer, at Besætningen er reddet. Skibet bliver slæbt til Stockholm for Reparation.

Banan, Dpsk. af Kristiania, er den 16. ds. ankommet til Kolding fra Norfolk med en Ladning Oljekager, efter en meget haard Rejse. En c. 2 Tons svær Jærntank blev slaaet løs fra Dækket og anrettede megen Skade, inden man igen fik surret den fast. Nogle Dage senere anrettede en Styrtesø yderligere Skade paa Dækket.

Niels Ebbesen, Kutter af Læsø, kom den 16. ds. paa Grund paa Læsø SV.-Rev, men atter flot med Assistance og blev indbragt til Vesterø tilsyneladende ubeskadiget.

Orrik, Dpsk. af Aarhus, fik paa Elben en Galeases Kjetting i Skruen og kom derved i Kollision med en Pram, der blev stærkt beskadiget. Orriks Mandskab gjorde selv Skruen fri.

Mariane, Skonnert af Oscarshamn, har paa Rejsen fra Kallundborg til Hjemstedet været paa Grund i Nærheden af Vallø. Flot med Assistance af Dpsk. Viking, og har tilsyneladende ingen Skade taget.

Knud II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 20. ds. været paa Grund ved Cross Sand, Yarmouth. Flot uden Assistance og ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Alfred Hage“ (Stabelnummer 104), bygget for Regning Dampskibsselskabet Vendila i Kjøbenhavn, blev den 19. November sat i Vandet fra Helsingørs Jærnskiibs- & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 247' 6" langt i Hoveddækket, 37' 4" bredt og 17' 2³/₄" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 800 ind. HK.

Skbrg. „Fri“ af Marstal, 158 Register-Tons, er den 18. November bleven solgt til Kristianssand i Norge for en Købesum af 6,500 Kr. Skibet er beliggende i herværende Havn.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

Iste Klases Skræderi og Herreekvipering. Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 22. November.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Riga 20. Novbr. — Alabama, Gotsche, afg. herfra 21. Novbr. til Stettin. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 19. Novbr. til Boston. — Algarve, Borries, ankom hertil 21. November. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Antwerpen 20. Novbr.

hertil. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Holtenau 21. Novbr. for Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, afg. fra Rotterdam 21. November til Newcastle. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 19. November. — Arno, Strubberg, pass. Skagen 21. November for Grimsby. — Axelhus, Skow, ank. til Bergen 19. November. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Barcelona 19. November. — Beira, Lunge, afg. fra Riga 20. Novbr. til Antwerpen. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Dartmouth 18. November hertil. — Christian IX., Müller, afgik fra London 19. November hertil. — Dagmar, Larsen, ankom til Newcastle 19. November. — Douro, Mortensen, afgik fra Norrkøping 19. Novbr. til Garrucha. — Esbjerg, Søeberg, ank. hertil 17. November. — Florida, Ørum, afg. herfra 9. November til New York. — Frederik, Thomsen, pass. Skagen 21. Novbr. for Hull. — Garonne, Kromann, ankom hertil 20. November. — Georgios I., Sørensen, pass. Holtenau 20. Novbr. for Rotterdam. — Hekla, Egense, ank. hertil 6. Novbr. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Christianssand 19. Novbr. til New York. — Hengest, Harder, ank. hertil 19. November. — Hjelm, Simonsen, ankom til Norrkøping 19. Novbr. — Island, Holm, afg. fra New York 19. Novbr. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Denia 16. Novbr. — Jolantha, Kann, ankom hertil 18. November. — Kasan, Hansen, ankom til Gravesend 19. November. — Kentucky, Staal, ankom til Christiania 21. November. — Kiew, Christiansen, ankom hertil 21. November. — Kursk, Gommessen, afgik herfra 18. Novbr. til London. — Leopold II, Meyer, afgik fra Reval 21. November til Rotterdam. — Loire, Craignou, afgik herfra 14. Novbr. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ankom hertil 19. November. — Louisiana, Andresen, ankom til Baltimore 13. Novbr. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 13. November. — Morsø, Jacobsen, ankom til Antwerpen 19. November. — Moskov, Meldahl, ankom til Valencia 17. November. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 9. November hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom hertil 10. Novbr. (Dokker). — Nordjylland, Kragh, ankom til Bordeaux 15. Novbr. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. hertil 21. November. — Omsk, Jonsen, ankom hertil 18. Novbr. — Oscar II, Hempel, ank. til New York 15. November. — Perm, Christensen, afg. fra Libau 20. November til London. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 19. November. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 20. November. — Seine, Dampt, afgik fra Riga 21. Novbr. til Bordeaux. — Rita, Schibbye, afg. fra Bergen 21. Novbr. hertil. — Texas, Andersen, ankom til New Orleans 16. November. — Thyra, Fischer, ankom hertil 19. November. — Tiber, Bech, afg. fra Messina 20. November. til Catania. — United States, Wulff, ankom hertil 20. November. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Libau 19. Novbr. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. herfra 20. Novbr. til Libau. — Viking, Rasmussen, afgik herfra 20. Novbr. til Stockholm. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ankom hertil 19. November. — Tjaldur, Rørbye, ank. til Leith 21. November. — Vesta, Godtfredsen, ankom hertil 22. November. — Holar, Ørsted, ank. til Pillau 18. November. — Skalholt, Larsen, ankom til Christianssand 21. Novbr. — R. F. Berg ank. til Bergen 19. Novbr. — Dovre afg. fra Dunkerque 19. November hertil, pass. Holtenau 22. November. — Fix ankom til Eccles 19. November. — Marie ankom til Liverpool 18. November. — Vadsø ankom til Stettin 13. Novbr. — Aarhus, Andersen, ankom hertil 20. November. — Jupiter ankom hertil 21. November.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 15. Novbr. — Frode, Meyer, ankom til Rotterdam 18. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 20. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Riga 17. November. — Erik II, Mahncke, ank. til London 19. Novbr. — Knud II, Hansen, ankom til Sunderland 20. November. — Danmark, Kraemer, ankom til Rotterdam 16. November. — Ragnar, Holst, afgik fra Reval 21. November. — Skjold, Rise, afg. fra Grimsby 17. Novbr. — Magnus, N. P. Jørgensen, ligger i South Shields. — Olaf, Petersen, ankom til Borgå 14. November. — Svend II, Riber, afg. fra Koivusaari 18. Novbr. — Harald, Hveysel, ankom til Rotterdam 19. Novbr.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Pernau 21. November. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Rouen 21. Novbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Libau 19. November. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Burntisland 19. Novbr. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Blyth 19. Novbr., bestemt til Reval. — Hamlet, Reese, ankom til Königsberg 20. November. — Helge, Olsen, ankom til Libau 20. Novbr. — Rolf, Olsen, afgik fra Newcastle 19. November, bestemt til Swinemünde.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Burntisland 22. November, bestemt til Aarhus — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra St. Petersburg 16. November, bestemt til Calais. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Grangemouth 21. November. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Blyth 19. November, best. til Lübeck. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til

Papenburg 16. November. — Russ, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 16. Novbr., best. til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 19. November best. til Libau. — Peter Mørch, Thorsøe, ankom til Dunkerque 18. November.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Grangemouth 21. November. — Kamma, Løffler, afgik fra Riga 16. November. — Helga, Møller, ank. til Norrkøping 20. Novbr. — Martha, Christensen, afgik fra Åbo 23. November. — Elna, Rathje, ankom til Seport 24. Novbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Swansea 18. November. — Simone, Jørgensen, ankom til Sund 15. Novbr. — Jeanne, Lagesen, ankom til Rouen 21. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Harnås 17. Novbr., ank. til Trångsund 20. November. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Swinemünde 21. Novbr. — Ophelia, Wilhelmsen, afgik fra Sundsvall 17. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 19. Novbr., best. til Königsberg. — Niobe, Mathiesen, afg. fra St. Petersburg 15. Novbr., ankom til Norrkøping 18. Novbr. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Narva 17. November. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Methil 18. Novbr., ankom til Esbjerg 20. November. — Nordsoen, Gram, ank. til Kotka 17. Novbr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Riga 17. Novbr., bestemt til Boston. — Napoli, Christensen, afg. fra Bremerhaven 21. Novbr., bestemt til Reval. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra St. Petersburg 15. November, ankom til Neumühlen 21. November. — Alfa, Iversen, afg. fra St. Petersburg 20. Novbr., bestemt til Stettin. — Bodil, Thøgersen, ankom til Ipswich 19. November. — Dagmar, Hansen, afgik fra Harlingen 17. Novbr., ankom til London 20. Novbr.

Jylland. Ester, Sørensen, afgik 19. Novbr. fra Burntisland til Stockholm. — Karen, Winther, afg. 14. November fra Kronstadt til Hull. — Ingrid, Meinertz, ankom 18. November til Rotterdam.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Hernøsand 22. November. — Dagny, Lorentzen, ankom til Trångsund 21. November. — Mary, Larsen, ank. til Gloucester 19. Novbr.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Narva 14. November, best. til Honfleur.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Shields 20. Novbr. — Nordland, Petersen, afg. fra Antwerpen 20. Novbr. — Holland, Lund, afgik fra London 22. Novbr. — England, Andresen, afg. fra Rotterdam 22. Novbr. — Rusland, Møller, ank. til Libau 21. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra New Orleans 20. Novbr. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra London 19. November. — Mars, Rasmussen, afgik fra Trångsund 13. November. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Kbhvn. 19. Novbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afg. fra Sunderland 17. November, ank. til Kbhvn. 20. November. — Russia, Jespersen, afgik fra Korsør 20. Novbr., bestemt til Burntisland. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Boness 15. November, ankom til Aarhus 18. Novbr.

Østerseen. Patria, Hansen, afg. fra Emden 19. Novbr., best. til Antwerpen. — Gratia, Andersen, afgik fra Korsør 17. November, ankom til Hudikswall 21. November.

Union. Gallia, Nielsen, ank. til Amsterdam 17. Novbr.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Middlesbrough 22. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afgik fra Harnæs 21. Novbr., ankom til Lugnvik 22. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., best. til Libau. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cadix 3. Novbr., bestemt til Montevideo. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Terneuzen 22. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 20. Novbr. best. til Rotterdam. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Portman 18. Novbr. — Jomsborg, Hansen, ank. til Sevilla 18. Novbr. — Kronborg, Hveissel, ank. til New Orleans 14. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 19. Novbr. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Newport 17. Novbr., best. til Genua. — Søborg, Fischer, ank. til Sevilla. 20. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 19. November. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Stettin. 20. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afgik fra Kramfors 14. Novbr., best. til Dieppedalle. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Rotterdam 22. Novbr., best. til Boness. — Marselisborg, Mathiesen, ank. til Bombay 17. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Kronstadt 16. Novbr. best. til Rotterdam. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr. best. til Antwerpen. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Grangemouth 19. Novbr., bestemt til Riga. — Ulfborg, Petersen, ankom til Savona 22. Novbr. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Kbhvn. 18. Novbr., best. til Calais.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 16. Novbr. — Kallundborg, Lund, ankom til Ardrossan 18.

Svendborg. Svendborg, Møller, ankom til Grangemouth 21. November.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Reval 16. Novbr., — Helene, Jensen, ank. til Frederikshavn 18. November. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Hamburg 21. Novbr. — Agnete, Sørensen, ankom til Hamburg 21. Novbr. — Hermia, Petersen, ankom til Kiel 17. Novbr. — Alice, Hansen, ank. til Rotterdam 18. November. — Ajax, Brorson, ankom til Burntisland 18. Novbr. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Kiel 19. Novbr. bestemt til Methil. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 22. Novbr., best. til Newcastle.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Suez 18. November. — Prins Valdemar, Kock, ankom til Kjøbenhavn 21. November. — Siam, Jensen, ank. til Kbhvn. 7. Novbr. — Anamba, Cortsen, ank. til Kbhvn. 19. November. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra Vigo 15. November. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Tampico 19. Novbr. — St. Thomas, Prahl, afgik fra Pointe à Pitre 12. Novbr. — St. Domingo, Wrisberg, ankom til Habana 18. Novbr.

Ærø. Enighed, Svane, ankom til Cherbourg 15. November.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Terneuzen 16. Novbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Helsingør 22. Novbr., best. til Libau. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Fredericia 23. Novbr., best. til Burntisland. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Reval 22. Novbr. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Calais 18. Novbr. — Hans Tausen, Klaaberg, afgik fra West Hartlepool 20. Novbr., best. til Horsens. — H. C. Andersen, Albertsen, afg. fra Libau 21. Novbr. best. til Antwerpen. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Libau 22. Novbr. til Rotterdam. — N. F. Høffding, Ellekilde, afg. fra St. Petersburg 15. November, best. til Terneuzen. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Libau 18. Novbr., best. til Rotterdam. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Korsør 20. Novbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Libau 21. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Aarhus 21. Novbr., best. til Libau. — London, Bom, afg. fra Brake 20. Novbr., best. til Burntisland. — Paris, Krogh, afgik fra Kronstadt 22. November, bestemt til London. — Bryssel, Tholander, ankom til Liverpool 20. November.

Mercur. Berlin, v. Thun, ank. til Newport 21. Novbr. — Wien, Brink, ankom til Aalborg 21. Novbr.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afgik fra Reval 17. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Clara, Villadsen, ank. til Ghent 19. Novbr. — Kai, Andersen, ank. til Blyth 21. Novbr. — Erik, Steen, ankom til Libau 21. November. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Libau 18. Novbr., bestemt til Leith. — Axel, Damm, afgik fra Kolding 20. November, bestemt til Reval. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Swansea 19. Novbr., best. til Trapani. — Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Dunston 16. Novbr., bestemt til Palma. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Libau 11. November.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ankom til Swansea 21. Novbr. — Slesvig, Svarrer, afg. fra Methil 21. Novbr., best. til Bandholm.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby Thora, Thomsen, passeret Dower 12. Novbr. fra Gøteborg til Beira. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ankom til Guayaquil 3. Novbr. fra Hamburg. — Prins Valdemar, Hansen, afgik fra Geelong 6. Novbr. til Port Elisabeth. — Sørine, Svarrer, ank. til Beira 17. Novbr. fra Hamburg. — Viihelmine, Lauridsen, afgik fra London 19. Novbr. til East London.

Svendborg. Triton, Nielsen, ankom til Yarmouth 14. Novbr. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 15. Novbr. — Ignats Breum, Hansen, ank. til Kristianssand 17. Novbr. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Kallundborg 15. Novbr. — Vera, Jensen, ankom til Rochester 14. Novbr. — Activ, Mouritzen ank. til Tønsberg 14. Novbr. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Sølvborg 12. November. — Guldborg, Skovgaard, ank. til Hull 15. Novbr. — Martin Nisson, Petersen ank. til Hamburg 16. November. — Marie, Petersen, ankom til Saffi 13. November. — Astræa, Frederiksen, ankom til Hull 15. Novbr. — Union, Olsen, ankom til Nyborg 15. Novbr. — Martha, Hansen, ank. til Memel 15. Novbr. — Danmark, Huusfeldt, ank. til Drøbak 16. Novbr. — Christian, Jørgensen, ankom til Faaborg 16. Novbr. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Southampton 15. Novbr. — Erik, Hoffmann, ankom til Charleston 15.

Novbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Southampton 15. Novbr. — Magnet, Jensen ank. til Leith 15. November. — Meta, Møller, ankom til Paimpool Red 15. Novbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Langesund 16. Novbr. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Kjøbenhavn 17. Novbr. — Solon, Rasch, ankom til London 17. Novbr. — Ariel, Nielsen, ank. til Lissabon 17. Novbr. — Venus, Jensen, ank. til Göteborg 18. Novbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til Brake 18. Novbr. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Havre 17. Novbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Landskrona 18. Novbr. — Doris, Køkke, ank. til Königsberg 19. Novbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Orth 19. Novbr. — Martha, Hansen, ankom til Pvelheli 19. Novbr. — Haabet, Andreasen, ank. til Kjøbenhavns Red 19. Novbr. — Ragnhild, Andersen, ank. til Landskrona 20. Novbr. — Roma, Jensen, ankom til Danzig 21. November. — Concordia, Henriksen, ankom til Lohals 20. November. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Aarhus 20. Novbr. — Iris, Hansen, ankom til Boness 21. Novbr. — Noah, Poulsen, ankom til Harburg 20. Novbr.

Ærø. Gloria, Fabricius ank. 14. Novbr. til Wismar. — Johanne, Hansen, ankom 15. November til Plymouth. — Amalie, Nielsen, ankom 15. Novbr. til Pillau. — Sejerskransen, Mikkelsen ank. 15. Novbr. til Chatham. — Olga, Jørgensen, ankom 16. Novbr. til Dysart. — Neptun, Jensen, afg. 14. Novbr. fra Kjøge til Stralsund. — Svip, Jensen, ank. 17. Novbr. til Swinemünde. — Vilhelmine, Jensen, ankom 17. Novbr. til Helsingborg. — Johanne, Stegmann, ank. 17. Novbr. til Pillau. — Theodor, Andersen, afg. 15. Novbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Heimdahl, Eriksen, ankom 12. November til Port Talbot. — Agnes, Christensen ankom 17. Novbr. til Libau. — Saga, Jensen, afgik 17. November fra Lorient. — Hekla, Jørgensen, afg. 17. Novbr. fra Port Louis til Mazagan. — Harris, Thorsteinsen, ankom 16. Novbr. til Dieppe. — Haabet, Svendsen, ank. 16. Novbr. til Kjøbenhavn fra Stettin. — Hans, Boye, ankom 17. Novbr. til Nyborg. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 18. Novbr. til Göteborg. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 18. Novbr. til Selvesborg. — Smart, Christensen, ankom 18. Novbr. til Kristianiafjorden. — Peter, Olsen, ankom 17. November til Assens. — Ærø, Christensen, ankom 18. Novbr. til Hals. — Merkur, Friis, ank. 18. November til Karrebæksminde. — Kronen, Hermansen, ankom 17. November til Aalborg. — Marie, Friis, ank. 17. Novbr. til Vejle. — Syphe, Petersen, ank. 18. November til Genua. — Rise, Bager, afgik 15. Novbr. fra Cardiff til Rio Grande (Syd-Amerika). — Karen, Bager, ankom 18. November til Rotterdam. — Karoline, Eschen, ank. 19. Novbr. til St. Valery. — Kvik, Philipsen, ank. 19. Novbr. til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Caroline, Albertsen, ankom 19. Novbr. til Frihavnen. — Frem, Haagensen, ankom 19. Novbr. til Dakar. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afgik 20. November fra Tvillingate til Figueirara. — Bølgen, Friis, ank. 19. Novbr. til Stockholm. — Enigheden, Friis, ank. 20. November til Stralsund. — Gertrud, Jørgensen, ankom 19. November til Oxeløund. — Avance, Rasmussen ankom 20. Novbr. til London.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. Nordmans-Dyb. Slugen N. og Cancer. Lys- og Fløjtetønden „Slugen N.“ og Lystønden „Cancer“ holdes fremtidig paa Station, saalænge Isforholdene tillader det.

Naar Is gør det nødvendigt, ombyttes den første med en rød og hvid stribet Spirtønde, den sidste med en rød Spirtønde.

Østersøen. Laaland S.-Kyst. Nysted. Nysted Havnefyrs Brændetid er forandret til 16de August—15de November.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Gottland V.-Kyst. Gnisvärd Fiskerleje. Fyret ved Gnisvärd Fiskerleje er nu tændt.

Sverrig. Smålands Kyst. Følgende Grunde er fundet: En 9 Fods Grund paa 57° 32' 49" N. Br. 16° 42' 12" Ø. Lgd. En 8 Fods Grund paa 57° 32' 45" N. Br. 16° 42' 13" Ø. Lgd. En 22 Fods Grund paa 57° 27' 4" N. Br. 16° 44' 43" Ø. Lgd.

Södermanland Skærgaard. Gräskären—Femörehufvud. En 3 Fods Grund er funden paa 58° 38' 19" N. Br. 17° 10' 10" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Furugrund. Furugrund Bagfyrt viser hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 10 S. Flammens Højde: 41 Fod. Forfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar 360 Alen S. 69° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 14 Fod. Lysævnen: 9 Kml. Fyrapparater af 4de Orden. Fyrhuse af Jærn paa Betonfundament. Der er ikke Vagt ved Fyrene. Holdt overet leder de i dybt Vand fra Søen til tæt ved Kajen. 64° 54' 55" N. Br. 21° 14' 0" Ø. Lgd.

Tyskland. Hohwacht Bucht. Ved Hohwacht Bucht er til Brug ved Opmaalning paa en 50 Fod høj Bakke, 2 Kbl. for Haffkamp, N. for Hessenstein, opført en Pyramidebaake med sort Top og ved Kysten, c. 5 Kbl. NV. for Grünberg, Ø. for Schönberg, en Pyramidebaake med hvid Top.

Darsser Ort. Det danske Konsulat i Stettin meddeler: Darsser Ort Fyr kan fra 21de November—5te December 1904 brænde uregelmæssigt.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohusbukten. Lekskär. Lekskärs Fyrs Lysvinkel er nu forandret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrum S. Sandtief. Vragstykkerne, der laa sunket i Sandtief, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Elben. Brokdorf. Brokdorf Ledefyr er overet i N. 23° V. og S. 23° Ø.

Ved Indløbet til Ruthen Strom er opført en 25 Fod høj Baake med Ballon. 53° 44' 26" N. Br. 9° 24' 24" Ø. Lgd.

Tønde J/K ved Juelssand har ingen Topbetegnelse. Den røde Spidstønde med Kors lige over for Nienstedten, mellem Spirtønderne T og U, er inddragen.

Tønde N ved Schulau er to Tønder, den V.-lige har en Kvadrat som Topbetegnelse.

Reiherstieg. Det S.-ligste Fyr i Reiherstieg er slukket. 53° 28' 57" N. Br. 9° 59' 9" Ø. Lgd.

Wangeroog. Wangeroog Fyr viser hvidt Tre-Blink og ikke hvidt Fire-Blink fra N. 15° Ø. til N. 37½° Ø.

Holland. Zuiderzee. Enkhuizen. Krabbersgat. Det hvide, faste Fyr paa N.-Enden af den Ø.-lige Lededæmning ved Krabbersgat er forandret til et grønt, fast Fyr. 52° 42' N. Br. 5° 18' Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Zuiden. Det røde Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 1 paa N.-Siden af Zuiden er midlertidig slukket og Duc d'Alben belyst som Vrag. 51° 57' 41" N. Br. 4° 9' 22" Ø. Lgd.

Vlissingen. Det hvide, faste Fyr paa det V.-lige Hoved af Handelshavnen i Vlissingen er forstærket. Flammens Højde: 17 Fod. Lysævnen: 3 Kml.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Ouessant. Paa Ouessant er oprettet en Gnist-telegraf-Station, der udveksler Telegrammer til eller fra Skibe i Søen fra eller til Frankrig, Corsika, Algier, Tunis, Monaco og Andorra. Taksten er 0,75 Franc pr. Ord plus Telegramtaksten mellem Ouessant og Afsenderen eller Modtageren.

Jersey. St. Helier. Demie de Pas Rock. Paa Baaken paa Demie de Pas Rock er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 1 S., Mørke 1 S. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 49° 9' N. Br. 2° 6' V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Loch Fyne. Otter Spit og Paddy Rock. Paa Otter Spit Baake skal tændes et hvidt Blinkfyrt, der hver 6 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 4 S. 56° 0' N. Br. 5° 21' V. Lgd.

Paa Paddy Rock, Minard Narrows, opføres en Jærnbakke, hvorfra skal vises et Blinkfyrt, der hver 6 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 4 S. Lyset er hvidt fra S. 87° V. gennem V. og N. til N. 12° Ø., rødt fra N. 12° Ø. til N. 30° Ø., hvidt fra N. 30° Ø. gennem Ø. og S. til S. 44° V., og rødt fra S. 44° V. til S. 87° V. 56° 6' N. Br. 5° 13' V. Lgd.

Irland. Dublin Bay. Burford Bank. Om kort Tid tor-andres Afmærkningen ved Burford Bank saaledes:

North Burford sort og hvid tærnedede Spidstønde ombyttes med en sort og hvid, spids Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 2 S., Mørke 2 S. 53° 20' N. Br. 6° 1' V. Lgd.

South Burford røde Spidstønde ombyttes med en rød, spids Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S.

Irland V.-Kyst. Galway. En rød Spidstønde med Stage og Firkant er som Midtfarvands-Tønde udlagt paa Galway Red. 4½ Kbl. N. 77° Ø. fra Mutton Island Fyr og i S. 7° Ø. fra Rinnmore Point. 53° 15' N. Br. 9° 2' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Det grønne, faste Fyr paa Handelshavens Ø-Mole ved Brest vises nu fra en hvid Fyrpæl. Flammens Højde: 20 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyret.

Ile de Groix. Port Tudy. Det faste Fyr paa Ø-Molen ved Port Tudy lyser nu fra N. 68° V. gennem N. til N, 50° Ø.

Turballe. Tourlandroux og Brebis. Paa S.-Enden af Tourlandroux er opført en sort Baake med Cylinder, 13 Fod høj over Højvande. 47° 20' 38" N. Br. 2° 30' 45" V. Lgd. Paa SV.-Enden af Brebis er opført en rød Baake med Kegel, 13 Fod høj over Højvande. 47° 20' 40" N. Br. 2° 30' 36" V. Lgd.

Lavardin. Det hvide Fyr med En-Formærker hver 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S., paa Lavardin brænder nu permanent. 46° 8' 6" N. Br. 1° 14' 31" V. Lgd.

Lystønden er inddragen.

Adour. Bayonne. Den ny Belysning fra Adour Munding til Bayonne er nu i Virksomhed, saa at alle ni Fyr er tændt.

Cap Verds Øer. San Nicolas. West Point. West Point Fyr staar tæt N. for Cha River eller 1,1 Kml. S. 30° Ø. for den i Kortet angivne Plads. 16° 36' N. Br. 24° 25' V. Lgd.

Canada. River St. Lawrence. Father Point. Sirenen paa Father Point er ombyttet med en Diaphone, som hver 2 Minutter giver To-Stød, Stød 2½ S., Pause 2½ S., Stød 2½ S., Pause 112½ S.

Newfoundland. Bay of Exploits. Burnt Bay. St. Michael's Head. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Toppen af St. Michael's Head, paa Ø.-Siden af Indløbet til Burnt Bay. Hvid Baake. 49° 17' N. Br. 54° 58' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Oyster Bay. I Oyster Bay er Skonnerten „Shamrock“ sunken. En rød Spirtønde er i 10 Fod Vand udlagt tæt SØ. for Vraget, fra Cold Spring Harbor Fyr i N. 79° V. og fra Plum-Point i N. 15° Ø.

New Jersey. New York Bay. Fyrskibet „Sandy-Hook“ Nr. 51 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16. Fyr og Taagesignal er uforandret.

Delaware Bay. Ridge. Ridge Lystønde Nr. 17 paa V.-Siden af Delaware River, c. 3 Kml. S. 6° Ø. fra Old Reedy Island Fyr, er permanent inddragen.

Chesapeake Bay. Fyrskibet „Tail of the Horseshoe“ Nr. 46 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 7. Fyrene er uforandret, men Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa med Haandkraft slaas 10 Slag hurtigt efter hinanden hver 30 Sekunder.

Florida. Cape Florida Shoal. Cape Florida Shoal Baakefyr er rapporteret ødelagt den 21de Oktober 1904.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Misissippi River. Omtrent den 1ste November 1904 udlægges Fyrskibet „South Pass“ atter paa Station, og den hvid og sort lodret stribede Fløjtetønde inddrages.

Mexiko. Sacrificios Island. Sacrificios Island Fyr er forstærket. Lysøvnens er nu for det hvide Lys 35 Kml. og i de røde Vinkler 24 Kml. 19° 10' 29" N. Br. 96° 5' 26" V. Lgd.

Enmedio (Medio) Island. Enmedio Island Fyr er forstærket. Lysøvnens er nu for det hvide Lys 35 Kml. og i de røde Vinkler 24 Kml. 19° 6' 9" N. Br. 95° 56' 23" V. Lgd.

Isle of Pines. Mehagen Reef. Calapatch. Den norske Damp „Jason“ er stødt paa en Klippe, som hedder Sambo Head. Den ligger 5½ Kml. S. 31° V. fra S.-Pynten af Calapatch Cay. Den er 2 Fod høj og 50 Fod lang over Vandet og c. 150 Fod lang under Vandet, med dybt Vand paa alle Sider. Den danner en Fortsættelse af Calapatch Mehagen Reef hen imod Campos Island Ø.-Ende.

Mellem Cienfuegos og Cape San Antonio sætter Strømmen stærkt N. og V. efter, især med SØ.-lig Vind.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Tierra del Fuego. Beagle Channel. En Klippe, der netop er overflydt ved Lavvande, ligger i Beagle Channel, 1½ Kbl. N. 86° V. fra Solitario Island; mellem Klippen og Øen er der 2 à 5 Fv. Vand. 54° 58' S. Br. 67° 8' V. Lgd.

Chili. Tongoi Bay. Lengua de Vaca Point. Grunden 2 Kml. N. for Lengua de Vaca Point er forgæves eftersøgt, der er 38 à 60 Fv. Vand paa Stedet; Grunden er derfor udtaget af Kortene. 30° 12' S. Br. 71° 38' V. Lgd.

6 Fods Grunden 2 Kbl. N. 4° Ø. fra Lengua de Vaca Point findes ikke, derimod ligger Negra Rock, som falder tør ved Lavvande, 1½ Kbl. N. 10° V. fra Pyntens Yderende og er den yderste af Grundene paa Revet, som strækker sig ud fra Pynten.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Golf von Triest. Porto Rosega. Ved Porto Rosega er paa det Ø.-lige Havnehoved tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Fyrpæl. 45° 47' N. Br. 13° 33' Ø. Lgd.

Tyrkiet. Saloniki. Det hvide, faste Fyr paa S.-Molens Hoved ved Saloniki er slukket. 40° 37' N. Br. 22° 57' Ø. Lgd.

Ægypten. Alexandria. Boghaz Pass. Skibe, som staar igennem Boghaz Pass, skal i god Afstand, før de kommer til Snævringerne, tage Ledemærket overet, og dersom de da ikke styrer godt, bør de ikke staa igennem. For Udgaende maa kun et Skib ad Gangen staa gennem Snævringen, de andre maa ikke passere Pivot Tønden, før det forreste er igennem, hvilket tilkendegives ved Signal fra Gabbari Taarn.

Ethvert ankommende Skib skal hejse Karantæneflaget og sit Nummer, før det er ved Pivot Tønden; det første forbliver hejst, indtil der opnaas Praktika, det andet til Skibet er kommet tilankers eller ind i Inderhavnen. Skibe fra usmittet Havn, og som ikke har Sygdom om Bord, maa gaa ind i Inderhavnen, men først naar de har faaet Praktika, maa de lægge til Bolværk. Skibe fra smittet Havn skal ankre V. for den gule, spidse Karantæne-Tønde.

Det er forbudt at bruge Dampsirener i den indre Havn og Arsenal-Bassinet.

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

Bagindien. Martaban Gulf. Fyrskibet „Krishna“, der ligger paa 15° 36' N. Br. 95° 37' Ø. Lgd., har kun én Mast. Det maa derfor ikke forveksles med Fyrskibet „Baragua Flats“, der ligger c. 25 Kml. V.-ligere og ligeledes kun har én Mast. De paa Fyrskibene malede Navne kan kun skelnes i kort Afstand.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Siam. Gulf of Siam. Bangkok River. Et midlertidigt Fyrskib, der viser et rødt Fyr 6 Fod højt over et hvidt Fyr, er udlagt i Indløbet til Bangkok River, 10⅔ Kbl. S. 67° Ø. fra Bar hvide Fyr med Formærker.

Der opføres to Baaker 2,9 Kml. N. 39° Ø. og 1¼ Kml. S. 29° Ø. fra Bar Fyr. Naar Baakerne er færdige, inddrages Fyrskibet.

Lodsskibet ligger nu 2,7 Kml. S. 26° Ø. fra Bar Fyr. Bar Fyr: 13° 28' N. Br. 100° 34' Ø. Lgd.

Japan. Kiusiu V.-Kyst. Hirado Seto S. Fuku Se. Paa Baaken paa Fuku Se er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. Rød og hvid vandret stribet, rund Stenbaake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 33° 4' 40" N. Br. 129° 26' 23" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Rusland. Udenrigsministeriet meddeler:

Den russiske Regering har fra den 9de November 1904 ophævet de i Anledning af Krigen for Sejladsen paa Kronstad og St. Petersburg foreskrevne særlige Forholdsregler.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. November 1904. — Konsulatafgiften. — Skibsfartens Stilling til Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring. — Forslagene til Lov om Konsulatafgift og om Søfolks Ulykkesforsikring. — Gennemgaaende Konnossementer. — Engelsk Admiralitetsretsdøm. — Særetsdom. — Fragtmarkedet. — Lloyds' Register of Shipping. — Sømandshøjskolen. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS-PRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskebe samt af Høegs Patent Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.



Jøns Nilsson's
Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj
Lille Strandstræde 13
Hj. af St. Strandstræde

anbefaler
Søstøvler & Rubberboots
til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Novbr. 1904.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		79 ¹ / ₂	79 ³ / ₄
Danmark		70 ¹ / ₄	72
Norden		90 ¹ / ₄	90 ³ / ₄
Kjøbenhavn		70	70 ³ / ₄
Carl		77 ¹ / ₄	77 ³ / ₄
Dannebrog		79	89
Skjold		60	60 ¹ / ₂
Urania		17 ³ / ₄	18
Union		79 ¹ / ₄	80 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896		81 ³ / ₄	83
Østasiatiske	89 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	89	89 ¹ / ₄
Østersøen		88 ¹ / ₂	92
Nordøen		25	27
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		60	75
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	63
Inga		—	—
Hejmdal		96	100
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		—	—
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98	100
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 7 —		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		89 ³ / ₄	90
Aktier.			
Nationalbank		140	140 ¹ / ₂
Privatbank	118 ¹ / ₄	118 ¹ / ₄	118 ¹ / ₂
Landmandsbank	125 ¹ / ₂	125 ¹ / ₄	125 ¹ / ₂
Handelsbank		127	127 ¹ / ₂
Grundejerbank		117	117 ¹ / ₄
Burm. & Wain	98 ³ / ₄ —99	99	99 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		90 ¹ / ₂	91
Sukkerfabr.	159	159 ¹ / ₄	159 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	131 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 23. November 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Købet.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.16	18.13
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. November 1904.

Russiske Noter	216.30
4 ⁰ / ₀ Russiske Consols	92.10
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.60
5 ⁰ / ₀ Mexikanske 1899	101.90
5 ⁰ / ₀ Rumænske Stats	100.00
4 ⁰ / ₀ — — 1890	89.80

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

„Urania“ 18,000, „Norden“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Kbhvn“ 8,000, „Dannebrog“ 4,000, „Østasiatisk Komp.“ 40,000, „Foren. Dampsk.“ 20,000, „Danmark“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Hamburg—Kjøbenhavn og vice versa.

Damper ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamburg de samme Dage. Lægter ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Lørdag; billigste Fragtrater erholdes ved Henvendelse til Hr. H. M. Gehrorens, Hamburg.

Baltimore—Kjøbenhavn.

Dpsk. „Florida“ ventes ekspederet fra Baltimore c. 6. December. Derefter Afgang c. hver 3. Uge. Agenter i Baltimore: D'hrr. Patterson Ramsay & Co.

Fra d. 24.—30. November.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført. Godsindlevering se nedenfor.

Torsdag.

- Til Horsens [Thy] 3 Eftm.
- Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm. (Retur fra Assens dire. te.)
- Til Kjertemlunde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.
- Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
- Til Vejle [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Aalborg] 7 Aften.
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.
- Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [M. G. Melchior] 12 Middag fra Toldboden.
- Til London [Kiew] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition i Havneg. 27).

Freitag.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg*, Aggersund*, Løgstør*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.
- *) Ikke for Gods.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Aalborg*, Staun, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalpsund, Fur og Nykjøbing M. [Thy] 3 Eftm.
- *) Ikke for Gods.
- Til Nakskov [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).
- Til Göteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til Hamburg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.
- Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.
- Til Königsberg [Christian IX] forv. Eftm.
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Søndag.

- Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moss og Laurvig paa Returen om Onsdagen [Baldur] 3 Eftm.
- Til Samsø og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Grenaa [Falster] 10 Aften.

Mandag.

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Hørsens] 3 Eftm.
- Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.
- Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
- Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F., anl. Stege paa Returen om Onsdagen [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellest.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til Stege, Kallehave og Præste [Aalborg] 10 Aften.
- Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.
- Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [M. G. Melchior] 12 Middag fra Toldboden.
- Til Island (via Leith) [Vesta] 9 Form. fra Bodenholfs Plads.
- Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.
- Fra Esbjerg til Grimsby [Frejr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Onsdag.

- Til Frederikshavn, Horten og Christiania [Aarhus] 3 Eftm.
- Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).
- Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til New York [United States] 12 Middag fra Frihavnen. Passagerer til Christiania medtages.
- Til Göteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til Hamburg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.
- Til Windau [Tyr] 3 Eftm. fra Havnegade. (Kun for Gods).
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Reservekadetskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 15. Maj 1903 om Tillæg til Lov af 28. Maj 1880 om Søværnets Ordning vil der blive afholdt en Reservekadetskole ved Søværnet.

Skolen bestaar af 2 Afdelinger.

Undervisningen i yngste Afdeling er dels teoretisk, dels praktisk, i ældste Afdeling udelukkende praktisk.

Uddannelsen tilendebringes i c. 9 Maaneder.

Eleverne i Skolen kaldes Reservekadetter af 2den og 1ste Klasse.

Som Reservekadetter af 2den Klasse optages dertil egnede Skibsførere og Styrmande, der i Følge den for Tiden gældende Lovgivning har Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Ingen kan optages som Reservekadet af 2den Klasse, der er over 28 Aar gammel.

Skolen, under hvilken Reservekadetterne lønnes, uniformeres samt indkaseres i Vagtskibet ved Kjøbenhavn, Kaserneskibet „Sjælland“, begynder straks efter Nytaar.

Den teoretiske Uddannelse i yngste Afdeling afsluttes med en Prøve. De Reservekadetter af 2den Klasse, som har bestaaet denne Prøve, og som efter en derpaa følgende, i c. 1 Maaned tilendebragt, praktisk Uddannelse om Bord eller i Land, dertil findes skikkede, udnævnes derefter til Reservekadetter af 1ste Klasse; disse gives der en videre Uddannelse som Hjælpelærere ved Eksercerskoler for værnepligtige, om Bord i de udrustede Skibe, i Vagtskibet eller ved Korpsene.

For den Tid, Reservekadetterne under deres Uddannelse har været udkommanderet med Flaadens Skibe, beregnes der dem Togt efter de almindelige Regler.

Efter endt Uddannelse udnævnes de dertil egnede Reservekadetter af 1ste Klasse til Reserveløjtnanter.

De Skibsførere og Styrmand, der ønsker at komme i Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, vil have at indsende skriftlig Ansøgning til Marineministeriet inden førstkommande 15. December. Med Ansøgningen skal fremsendes Skibsfører- eller Styrmandsbevis, Søfartsbog og Eksamensbeviser samt Oplysning om Alder, Helbredstilstand og Stilling i Rullen og endvidere mulige Anbefalinger fra tidligere Virksomhed; desuden maa Ansøgningen indeholde Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Om muligt afleveres Ansøgningen personligt i Marineministeriet.

Forinden Aarets Udgang tilstilles der de Ansøgere, som efter det foreliggende formenes at kunne komme i Betragtning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de vil have at give Møde for at underkastes Legemsundersøgelse. Efterat Udfaldet af denne foreligger, tages først endelig Bestemmelse med Hensyn til Antagelsen.

Marineministeriets Sekretariat og Kommandokontor, den 14. November 1904.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Det private Skoleskib „Georg Stage“,

der uddanner sine Elever til Sømand for Koffardimarinen, agtes udsendt paa Togt fra Midten af April til September. Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, adr. Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6².

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

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest indeholdende Meddelelse om Syn og Farvesans, samt andre anbefalinger, maa medfølge. Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit; men han skal betale den ensartede Paaklædning og øvrige Ekvipering om Bord med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil ikke blive sendt før 1ste Marts. Antages Eleven, bliver der senere tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

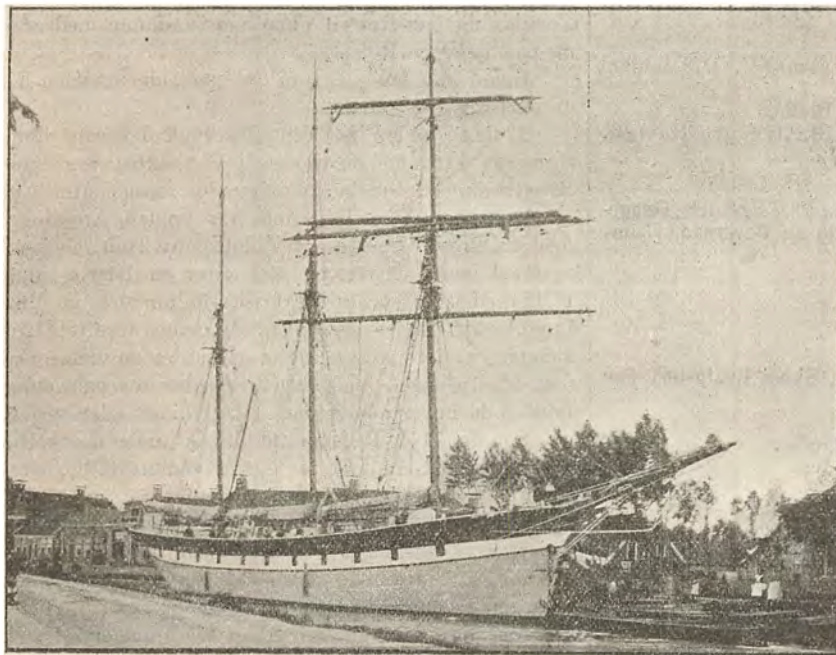
Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Martenshoek, Holland.

Værftet har bygget for dansk Regning i de sidste 4 Aar „Dollar“, „Stirling“, „Dunmore“, „St. Clemens“ og desforuden 2 Nybygninger til Nykjøbing Mors og Skive i Aar, alle 3m. Skonnerter.

Moderate Priser.

Nærmere Oplysninger ved Repræsentanterne for Skandinavien

Herr Mægler F. L. Knakkegaard.

Herr Havnefoged Rasmussen

begge Nykjøbing Mors.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*,
3 „ fin Scotch Whisky,
3 „ ægte gl. Madeira,
3 „ rød Portvin,
anbefales til d'Hr. Skibskaptjener
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28r6a
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.
Tlf. 18,746.

Slæbedamper.

En sødygtig Slæbedampbaad med c. 75 HK. ønskes til Leje. Billet med Beskrivelse og Pris pr. Maaned mrk.: „S. L. 498“ modt. Aug. J. Wolff & Co. Ann. Bur. København K.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads
Skibsbyggeri. Træskæreri.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBADE

for Passager- og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

DAMPSKIBE

samt Kontrahering af oyc.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc. findes stedse paa Haand.

James Stenstrøm

Skibsmægler- og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

SØBORG & BENTIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine- og
Stueure,
Kikkerte,
Barometre,

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Patent Motoren

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.
P. Mathiesen. Motorfabrik, Vejle.
Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.
Forsøg paa at kænre Baaden.

den eneste eksisterende Redningsbaad, som er absolut synkefri, selv om den er overfyldt med Mennesker. De forenede Staters Tilsyn med Dampfartøjer indrømmer til Eks. en 20 Fods Baad Bæreevne til 30 Mennesker imod 18 for en almindelig Redningsbaad af samme Størrelse. Naar den er slaaet sammen, indtager den mindre end en Tredjedel af den Plads, som en almindelig Redningsbaad indtager. Den behøver ikke at slaas ud, før den sættes over Bord. Alle Søkyndige i de forenede Stater og Evropa erklærer den for at være den bedste sammenklappelige Redningsbaad, der eksisterer. Forlang nærmere Oplysninger fra

Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Telefoner: Kontor 3449, Værftet Hellerup 141.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. December 1904.

11. Aarg.

H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.
 Repræsentanter for GÄTH & PEINE, Hamburg:
 Redningskrandse, Bælter, Korkfendere etc.
HIGGINSON'S Løsehjul og Løseblokke med selvsårende Skive.
 Lager for Eksport i Frihavnen. Telefon 2297.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
 Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
 Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
 Dok og Beddinger.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6½ Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

Fiskefartøjer

ny Konstruktion

Aut. Forhyringsagenter,
 Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
 gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
 gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
 Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



KREFELDERS
SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTAAL
 FERD. & A. SCHMAHL · KJØBENHAVN

Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.



DANSK FARVEFABRIK.
 Aktieselskab.
 Indregistreret Varemærke.
 System Holzappfel.
 16, St. Annæplads. Telf. 5602.
 International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
 Kobberfarve for Træskibsbunde.
 Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
 usukret.

„NEST“ Brand
 sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
 WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

3000 Arbejdere,

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støvleblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Privattelefon 18510.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

LANDMANDSBANKEN

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

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos **Tillges Boghandel.**

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Læge **H. C. Lund.**

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen

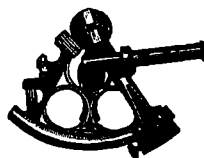
forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„**KEW**“ CERTIFICAT.
110 Kr.
Prelster, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 1. December 1904.

Der er i disse Dage gaaet en Meddelelse gennem Dagspressen, der vel er værd at fæste nogen Opmærksomhed ved, fordi den betyder intet mindre end et brutalt Overfald paa dansk Skibsfart fra tysk Side.

Selve Meddelelsen oplyser i sin tilsyneladende Uskyldighed, at Hamburg-Amerika Linjen fra 1. Januar 1905 agter at oprette en fast Rute mellem Stettin—Kjøbenhavn—Gøteborg—Kristiania—Vestnorge og Retur.

Den store Atlanterhavskrig, der som bekendt har været ført mellem de kontinentale Amerika Linjer og Cunard Linjen, er endt, om end ikke endnu i alle Detaljer saa dog i Principet, og ved Fredslutningen har de kontinentale Linjer maattet acceptere det fra tidligere Tid kendte Grundlag, hvorefter disse Linjer skal holde sig borte fra den engelske og skandinaviske Emigranttrafik, og som Følge heraf er da ogsaa den under Krigen oprettede tyske Skandia Linje, Skandinavien—Amerika, for kort Tid siden atter bleven nedlagt. Om end denne Krig aldeles ikke har været rettet mod dansk Emigranttrafik, altsaa mod Det forenede Dampskibsselskab, saa har dog dette i høj Grad maattet lide under den, idet det ganske naturligt har maattet reducere sine Passagertakster i Overensstemmelse med de stridende Parter og finde sig i de dermed forbundne meget betydelige Tab for ikke ved Krigens Slutning at se sig berøvet hele sin Del af Trafiken. Et Lyspunkt har der dog været for D. F. D. S. under Krigen, et Lyspunkt, der, efter hvad vi erfarer fra kompetent Side, har faaet forøget Værdi ved den hensynsløse Maade — for ikke at bruge langt stærkere Udtryk — paa hvilken Kampen har været ført fra de tyske Selskabers Side.

D. F. D. S. har i Tidens Løb over Libau faaet Del i den russiske Emigranttrafik, og denne Trafik har de tyske Selskaber mod deres Vilje bidraget til at forøge. Medens Kampen stod paa, fik de tyske Selskaber oprettet saakaldte Kontrolstationer ved den russiske Grænse, hvor man under forskellige Paaskud stansede alle de Emigranter, der var i Besiddelse af Billet til de engelske Linjer og ganske ulovligt tvang dem til enten at tage Billet til de tyske Linjer eller gaa tilbage over Grænsen. Denne usmagelige Adfærd, der blev skarpt kritiseret i ledende engelske Blade, og fra hvilken ogsaa nogle tyske Blade fandt sig beføjet til at tage Afstand, havde ganske naturligt til Følge, at Emigrantstrømmen over Libau øgedes, efterhaanden som Kendskabet til Forholdene ved Grænsen bredte sig, og idet de engelske Linjer samtidig havde meget at gøre med at klare den engelske Trafik, der var stærkt forøget paa Grund af de urimelig lave Billetpreiser, saa blev heraf atter Følgen, at et stigende Antal af disse Emigranter blev befordret til De forenede Stater med den danske Linje.

Som en væsentlig medvirkende Aarsag hertil maa det tillige nævnes, at D. F. D. S. i det hele taget har arbejdet ihærdigt paa at sikre sig Del i den russiske Emigrantstrøm. Disse Emigranter, der for en meget væsentlig Del bestaar af russiske Jøder, har stedse været Genstand for en meget lidet menneskelig Behandling fra samtlige Udvandrerlinjers Side — vi skal i Forbindelse hermed nævne, at den daværende Thingvalla Linje overhovedet ikke vilde have noget med disse Folk at gøre — netop med Undtagelse af D. F. D. S., der har

lagt an paa at sikre disse Mennesker ordentlige Vilkaar, hvorved den danske Linje har vundet en stedse stigende Popularitet.

Vi vender imidlertid tilbage til Fragtkrigen.

Efter at de store Selskaber var naaet til en Overenskomst, stillede Hamburg-Amerika Linjen pludselig en Række Fordringer til D. F. D. S., som dette Selskab aldeles ikke kunde indlade sig paa at gaa ind paa uden videre. Man svarede dog paa ingen Maade afvisende, tværtimod, man var villig til Forhandling, naar blot denne kom til at omfatte alle de Spørgsmaal, der stod de to Selskaber imellem. Dette Tilbud har Hamburg-Amerika Linjen øjensynlig ikke ønsket at benytte sig af, thi i Stedet for Svar indløb blot en kategorisk Opfordring til ufortøvet at genoptage de gamle Takster i Emigrantfarten.

Paa dette Tidspunkt var imidlertid de gamle Takster endnu ikke indført af de andre Selskaber, netop fordi visse underordnede Spørgsmaal først maatte ordnes, og selvfølgelig kunde D. F. D. S. først forhøje sine Takster i det Øjeblik, da alt var klarat mellem de stridende Parter. Der var derfor blot det ene Svar muligt, at de gamle Takster vilde blive genindført, saa snart de store Selskaber havde foretaget den vedtagne Forhøjelse, og at Selskabets Agenter var blevet forberedt paa, at dette forestod.

Sluttelig indløb da fra den tyske Linje den Meddelelse, der satte Kronen paa Værket ved at indeholde bestemt Ordre til D. F. D. S. om uopholdelig at trække sig fuldstændig tilbage fra den russiske Emigranttrafik — en Ordre, der kun kunde tilbagevises kort og bestemt, og ogsaa blev det.

Det er paa Baggrund af disse „Underhandlinger“, om man da ellers tør bruge denne Betegnelse om den telegrafiske og forøvrigt ganske formløse Korrespondance, som Hamburg-Amerika Linjens Chef, Direktør Albert Ballin, har rettet — ikke til D. F. D. S., men til dettes administrerende Direktør personlig, at man skal se den ovenstaaende Meddelelse om den ny Rute, som det tyske Selskab agter at oprette til Nytaar. Det forekommer os, at man skal lede længe efter et saa ond-sindet Overfald som det, Hamburg-Amerika Linjen her staa i Begreb med at foretage, og dette Indtryk kommer kun til at staa saa meget klarere, naar man ser nærmere paa den projekterede Rute.

For Hamburg-Amerika-Linjen er Stettin kun en Konjunkturhavn; dens Fragtbaade dirigeres kun dertil, naar der er tilstrækkelig Forretning at gøre, og naar den ny Rute derfor, som det er sket fra tysk Side, benævnes en „Zubringer Rute“, saa er dette meningsløst, bl. a. alene af den Grund, at der her savnes den direkte Forbindelse med Hamburg, som en saadan nødvendigvis maatte kræve. Tilbage bliver da kun det Faktum, at det kapitalstærke tyske Selskab har oprettet en Fragt- og Passagerfart paa en Rute, i hvilken det ingen direkte Interesse har, og som vil koste betydelige Ofre at opretholde, blot for at paaføre D. F. D. S. en haard Konkurrence, fordi dette har afvist en overlegen og umotiveret Indblanding i sine Affærer fra Hamburg-Amerika Linjens Side. Det synes, som om denne Linje ved alle Midler vil søge at

opnaa, at intet Gods afskibes fra tyske Havne ad danske Ruter; det første Forsøg, som den foretog ved Hjælp af Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffart Gesellschaft, var mindre vellykket, og nu forsøger man derfor paa en anden Maade, som man vel venter sig mere af.

Den Rute, som der her er Tale om, er gennem en meget lang Aarrække oparbejdet af D. F. D. S.; Ruten paa Vestnorge er saaledes allerede oprettet i 1867, Ruten paa Gøteborg i 1870 og Ruten paa Kristiania i 1881, men forøvrigt er D. F. D. S. ikke det eneste Rederi, som Hamburg-Amerika Linjen paafører Konkurrence ved dette Indgreb i den skandinaviske Lokaltrafik, idet Gøteborg Linjen Nornan i over 25 Aar har arbejdet paa Ruten Stettin—Gøteborg—Vestnorge.

Hamburg-Amerika Linjens Repræsentation her i Byen var, som det oplyses, tiltænkt Firmaet C. K. Hansen, der dog, efter at have set, hvad Sagen drejede sig om, ikke har ønsket at overtage den, hvorefter den er overgaaet til d'Hrr. Skibsmæglere Petersen, Møller & Hoppe.

Det er imidlertid ikke Hamburg-Amerika Linjen alene, der ønsker Krig med D. F. D. S.; ogsaa i Aarhus har man lagt Planer i samme Retning, og paa et d. 22. November afholdt Møde af Handlende og Fabrikanter er der stiftet et Dampskibsselskab, der under Navn af Fragtselskabet Aarhus skal drive Fragtfart mellem Kjøbenhavn og Aarhus.

Allerede i Februar 1905 mener man at kunne starte denne Fragtfart, der i alt Fald til at begynde med skal foregaa med fragtede Dampere.

Oprindelsen til denne Konkurrence ligger temmelig nær. Ved Fragtkrigen mellem D. F. D. S. og Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffart Gesellschaft fik Købmændene, som rimeligt var, Smag paa de lave Fragttakster; saadanne, eller dog i alt Fald nogle, der stod betydelig under de nugældende, har man ønsket at beholde, og da det ikke er lykkedes at faa D. F. D. S. til at gaa ind paa disse Betragtninger, har man valgt den Udvej at starte en konkurrerende Linje.

Det forlyder isvrigt om dette Foretagende, at det skal staa i meget nøje Forbindelse med Hamburg-Amerika Linjens Konkurrenceplaner, men skønt man ingenlunde helt tør se bort fra Muligheden for denne Kombination, saa har den dog paa den anden Side kun ringe Sandsynlighed for sig.

Hvorledes nu denne dobbelte Konkurrencekrig vil forme sig i sit videre Forløb og navnlig i sine Resultater, kan man paa Sagens nuværende Standpunkt ikke have nogen begrundet Mening om. I begge Tilfælde er Handsken jo optaget, og vi nærer ingen Tvivl om, at D. F. D. S. vil tage sine Forholdsregler med sædvanlig Energi, om det vel end samtidig maa erkendes, at den overmægtige tyske Linjes Overfald kommer paa et uheldigt Tidspunkt netop nu, da man ved Atlanterhavskrigens Bilæggelse havde ventet at gaa roligere Tilstande i Møde.

Hvad specielt den fra Aarhus paaførte Konkurrence angaar, da er det givet, at D. F. D. S. her vil søge at statuere et Eksempel, ganske simpelt fordi det ved Eftergivenhed vilde blive tvunget ind paa et Skraaplan med yderst uheldige Konsekvenser, og hvis man tør slutte noget af de Erfaringer, der indhøstede i Fragtkrigen mellem D. F. D. S. og Vereinigte Bugsir-

und Frachtschiffart Gesellschaft, saa ligger det nær at antage, at Fragtselskabet Aarhus i denne Kamp vil komme til at trække det korteste Straa.

I England er man betydelig videre fremme med Forsøg med Turbinedampere end i Tyskland, saa vel hvad Krigsskibe som Handelsskibe angaar. I Tyskland er der overhovedet endnu ikke gjort Forsøg i Handelsmarinen, om de end er nær forestaaende, og for Krigsskibenes Vedkommende indskrænker Forsøgene sig til et ringe Antal. En paabegyndt Krydser, „Lübeck“, der bliver forsynet med Turbiner, er, i Følge „Hamb. Börsenh.“, langt fra færdig endnu, derimod har en Torpedobaad, der er bygget paa Schichaus Værft, gjort sin Prøvetur og derved opnaaet en Hastighed af 1,1 Kml. meré end den kontraherede, der var 27 Kml. i Timen. Der skal ogsaa være opnaaet en stor Besparelse i Kulforbruget.

Fra England foreligger nu nøjagtige Beretninger om en Prøvefart med fire Krydsere, hvor Turbinedamperen opnaaede et meget gunstigt Resultat. Til Forsøgene benyttedes fire Krydsere, af hvilke de tre var forsynede med almindelige Maskiner, den fjerde, „Amethyst“, med Turbine. Af Krydserne med almindelige Maskiner var „Sapphire“ den hurtigste, med 22,24 Knob, derefter kom „Topaze“ med 22,1 Knob, hvorimod Turbinedamperen opnaaede en Fart af 23,63 Knob. Det er navnlig værd at lægge Mærke til Turbinens Besparelse af Kul og Damp ved den størrre Hastighed. „Amethyst“ brugte ved 20 Knobs Fart c. 30 pCt. Kul og Damp mindre end de andre Skibe. Ved 18 Knob beløb Besparelsen sig til 20 pCt. og ved 16 Knob til 10 pCt. Ved 14 Knobs Fart var Kul- og Dampforbruget ens i alle fire Skibe.

Den 24. November afholdtes Søforhør i Grenaa i Anledning af et Sammenstød i Øresund mellem Fiskekutteren „Meta“ af Grenaa og Heldæksbaaden „Absalon“ af Lynæs. Det oplystes, at Skylden for Sammenstødet laa hos „Absalon“, der ingen Lanterner førte.

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer til os d. 30. November: Skibsfarten afsluttes i Dag.

Fra Faro skriver en Skibsfører til os d. 19. Novbr.:

Det er ofte i „Dansk Søfartstidende“ foreholdt danske Skibsførere at henlede deres Mandskabs Opmærksomhed paa, at Konsulerne gratis vil hjemsende Penge for dette, men her i Faro har Konsulatet ingen Instrukser i saa Henseende og vægrer sig derfor ved at udføre det.

J. F.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulerne at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsbanken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Vejroversigt over Nordatlanterhavet for December Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. December er i mange Henseender Aarets vinterligste Maaned. Paa Grund af Fastlandenes hurtigere Afkøling bliver Luftrykforskellen mellem disse og Havene størst, og hermed staar det i Forbindelse, at December overgaaer de efterfølgende koldere Maaneder med Hensyn til Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske, ofte stormende Vesten-

vinde, der hersker paa Damperruten til Nordamerika, danner oftest Sydanden af store Vindsystemer, hvis Hovedminima sædvanligvis ligger langt mod Nord i Davisstrædet eller ved Island, medens sydligere beliggende mindre Systemer bevæger sig mod Øst.

Østlige Vinde paa Damperruten til New York forekommer nu meget sjældnere end i Efteraarsmaanederne; dog optræder der ogsaa Nord for 45° N. Brd. lejlighedsvis Omraader med højt Tryk, der bringer Vinde fra Øst.

NØ. Passatens polare Grænse ligger endnu stadig (siden Oktober) paa meget nær samme Bredder; dens kvatoreale Grænse er derimod sammenlignet med November rykket endnu 1½° længere mod Syd og gaar paa Amerika Siden paa 3°—4° N. Brd. næsten umiddelbart over i SØ. Passaten. Ret paafaldende er den procentvis hyppige Forekomst af Vindstille nær ved SØ. Passatens Nordgrænse midt ude paa Oceanet mellem 0°—5° N. Brd. og omtrent 30°—15° V. Lgd.; her maa man nu regne med indtil 10 pCt. og ved Liberia Kysten endog med over 15 pCt.

Ved Nordamerikas Østkyst er NV. Vinden ret overvejende fremfor SV. Vindene. I Meksikogolfen er „Northers“ hyppige; de forekommer helt ned til Colon ved Panamatangen og er der meget farlige for Skibe, der ikke ligger med Damp oppe. Ved Venezuelas Kyst er Passaten frisk. Fra Kamerun langs Kysten indtil 30° N. Brd. blæser nu ret ofte „Harmattan“. Fra Kap Palmas til Kap Verde træffer man ofte Vindstille, men ogsaa hyppig Vinde mellem NNV. og NV.; Passatretningen (NNØ.—Ø.) hersker først Nord for Kap Verde ogsaa under Land.

Storme. Tilvæksten i Stormhyppighed er særlig stor i den evropæiske Halvdel af Oceanet (over 20 pCt. mod 10—13 pCt. i November). Af særlig Betydning for Valg af Rejserute er den Omstændighed, at Stormhyppigheden i den amerikanske Halvdel af Oceanet er væsentlig større Syd for 40° Bredder, altsaa ved Golfstrømmens Sydstrand, (30 pCt. og derover), end længere mod Nord i Omegnen af New Foundland Bankerne (10—15). Svage Dampere, der paa Udrejsen til de forenede Stater i Vintermaanederne følger den saakaldte „sydlige Rute“, bør derfor paa den sidste Del af Rejsen ikke bøjje for tidligt mod Nord, for ikke at risikere at miste de værdne Fordele.

Taaage. I den sydlige Del af Nordsøen, især ved den engelske Kyst mellem Hull og Dover, kan man spore en Tiltagen i Taaagehyppighed. Paa den amerikanske Side af Oceanet hersker nu den forholdsvis taagefattige Tid.

Is. Damperruterne til New York er under sædvanlige Forhold næsten altid isfri i December; kun meget sjælden (f. Eks. 1885 og 1889) er der set enkelte Isbjerge.

Middelhavet. I December tiltager Gennemsnitsvindstyrken endnu betydeligt, og i Lion Bugten maa man yderligere regne med hyppige og stormende Vinde mellem NV. og N. I det tyrrienske Hav og Farvandet mellem Sicilien og Grækenland er Vindretningerne meget foranderlige. Karakteristisk for hele den østlige Del af Middelhavet er den tiltagende Hyppighed af sydvestlige Vinde.

Af Strømme maa især mærkes den fra Gibraltar Strædet udgaaende Strøm mod Øst langs den afrikanske Kyst og den sydgaende Dardanellerstrøm i det ægæiske Hav.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i Vidnesag Nr. 88/1904, afsagt d. 26. Oktober 1904. Julius B. Ohlsen i Barcellona mod Det forenede Dampskibsselskab.

Julius B. Ohlsen, der i 1900 modtog et Parti Klipfisk med Damperen „Vendsyssel“ og mente at have Krav paa Det forenede Dampskibsselskab i Anledning af Skade paa Fiskene, ønskede „Vendsyssels“ daværende Fører afhørt som Vidne. Det forenede Dampskibsselskab gav

Møde den Dag, Føreren var indstævnet som Vidne, og erklærede, at Selskabet under en eventuel Sag om Erstatning agtede at fremsætte den Indsigelse, at Kravet var forældet i Henhold til Sølovens § 283. „Vendsyssels“ Fører mødte og protesterede mod at føres som Vidne, idet han fremførte, at han saa længe efter vanskelig vilde kunne udtale sig om Enkelthederne i det den Gang passerede. Dette kunde dog ikke fritage ham for at udtale sig i det Omfang, som det var ham muligt. Naar han dernæst fremhævede, at hans Vidneførsel kun vil medføre Tidsspilde, da Kravet er forældet, da kunde Retten ikke tage Hensyn hertil, da det paa nærværende Tidspunkt, hvor selve Sagen ikke forelaa for Retten, var umuligt for denne at afgøre, om Kravet var forældet eller ej. Naar Føreren dernæst fremhævede, at Besvarelsen af de stillede Spørgsmaal vilde stride mod hans egen Interesse, idet Besvarelsen vilde kunne medføre Krav paa ham fra Hr. Ohlsen eller Selskabet, da kunde heller ikke denne Indsigelse tages til Følge, idet det for en stor Del Spørgsmaals Vedkommende var givet, at deres Besvarelse ikke kunde have den omtalte Virkning, og for de andres kunde dette ikke afgøres, naar de enkelte Spørgsmaal forelagdes. Førerens Protest mod at lade sig afhøre som Vidne kunde derfor ikke tages til Følge.

Dom i S. S. Nr. 74/1902, afsagt d. 9. November 1904. Købmand A. Thun i Rio de Janeiro mod Dampskibsselskabet „Urania“ ved dets Forretningsfører Grosserer Alfred Christensen.

Sagsøgeren gjorde Fordring paa Reis 3817.640, som skulde skyldes ham for hans Virksomhed som Agent i Rio Janeiro for Selskabet i Anledning af Befragtning af Damperen „Eklipika“. Det indstævnte Firma erkendte, at Sagsøgeren var antaget som Agent, og at han fik det omtalte Beløb til Gode i Anledning af „Eklipikas“ Ophold i Rio de Janeiro. Men Selskabet mente alligevel at burde frifindes, idet det hævdede, at Sagsøgeren ofte havde foranlediget, at Selskabets Skibe gik ind til Rio, uden at han forinden havde sikret dem Last derfra. Særlig havde Sagsøgeren i Marts 1899 meddelt Selskabets Agent ved La Plata, at han med „Sirius“ vilde afskibe 300 Tons Kaffe, hvad der bevirkede, at „Sirius“ indtog en Del Varer fra la Plata til Rio, hvad den ellers ikke vilde have gjort, og gik derind, hvor den imidlertid ikke fik nogen Last med, hvilket havde medført et direkte Tab for Skibet af Reis 3149.250, hvorhos Skibet, der skulde have haft 35 Reis pr. Ton i Fragt for Kaffe, derved havde faaet et Krav paa Dødfragt af Reis 10500, altsaa tilsammen et meget større Beløb end det af Sagsøgeren forlangte. Og selv om Dødfragtkravet ikke anerkendtes, vilde Selskabet dog i al Fald ikke være pligtig at betale Sagsøgeren mere end højst Forskellen mellem Reis 3817.640 og Reis 3149.250, hvilket efter den daværende Kurs vilde udgøre Kr. 539.72.

Sagsøgeren har imidlertid benægtet Rigtigheden af det af Selskabet fremførte, og har med Hensyn til Forholdet ved „Sirius“ anført, at han først havde bestilt Plads til de omtalte 300 Tons Kaffe, efter at Agenten ved la Plata pr. Telegraf havde opgivet ham en bestemt Dag, paa hvilken „Sirius“ vilde afrejse fra la Plata, at „Sirius“ imidlertid udsatte sin Afgang 3 à 4 Gange og i Virkeligheden først afgik 3 Uger senere end meddelt, saa at Kaffen forinden havde maattet afsendes med andre Dampere; herom havde han straks telegraferet til La Plata, men „Sirius“ kunde da paa Grund af den der indtagne Ladning til Rio Janeiro ikke lade være med at gaa herind, og over Halvdelen af de af Selskabet opførte Udgifter var foranledigede ved Losning af Ladningen fra La Plata.

Under Sagen var der nu ikke tilvejebragt nogen som helst nærmere Oplysninger om det saaledes rejste Kontrakrav vedrørende „Sirius“, og der kunde ikke gives det indstævnte Selskab Medhold i, at det nærmest maatte paahvile Sagsøgeren som bosat i Rio de Janeiro at tilvejebringe disse Oplysninger, idet Selskabet, som

havde rejst Kravet, havde haft fornøden Anledning og Lejlighed til at gøre dette allerede i 1899, da Dampskibslinjen bestod. Herefter maatte der tilkendes Sagsøgeren det af ham fordrede Beløb, idet Kontrakravet ikke kunde anerkendes, og Selskabet skulde herefter betale de fordrede Reis 3817.640 til Kursen paa Betalingstiden med Tillæg af Renter og Kr. 70 i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. 98/1902, afsagt d. 9. November 1904. Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Vestehavet“ i Esbjerg mod Aktieselskaberne „Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi og Skibsbyggeri“ og „Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri“ hersteds.

Den 15. December 1899 afsluttedes Kontrakt, i Følge hvilken Indstævnte skulde bygge en Staaldamper til Sagsøgeren efter forelagt Tegning og Specifikation; i Kontrakten fandtes ogsaa Bestemmelser om den Maskine, Værftet skulde levere til Damperen. I Kontraktens § 4 fastsattes, at Fabrikanten, de Indstævnte, skulde være ansvarlige for Maskine og Kedel i de første 6 Maaneder, efter at Leveringen havde fundet Sted, saa vel for Konstruktionsfejl som for daarligt Materiale eller Arbejde, saaledes at de skulde erstatte med nyt eller reparere for egen Regning, hvad der kom i Uorden eller gik i Stykker. Skete saadan i Udlandet, skulde de Indstævnte betale Nettoudgiften ved Istandsættelse der. I Garantitiden havde Indstævnte Ret til at have om Bord en Garantimester, der skulde lønnes af Dampskibsselskabet. Efter foregaaende Prøvetur afleveredes Skibet d. 13. Januar 1901, saa at Garantifristen udløb d. 13. Juli 1901. I den nærmeste Tid efter Afleveringen fremkom der forskellige Klager fra Dampskibsselskabet, deriblandt navnlig Klage over Lækager og andre Mangler ved Maskinens Højtryks- og Mellemtryksylinder.

I Skrivelse af 6. Juli meddelte Dampskibsselskabet Værftet, at Damperen — der havde faaet Navnet Nexos — vilde ankomme til Esbjerg om nogle Dage, og da Garantimesteren skulde fratænde d. 13. s. M., foreslog man, at Værftet sendte en Repræsentant, der sammen med Rederiets Maskininspektør kunde besigtige Maskinen. De Indstævnte efterkom ikke denne Henstilling, men svarede, at der ikke var nogen Grund hertil, da der ingen Klager var fremkommet. Herpaa svarede Rederiet ved at henvise til de fremsendte Klager kort efter Afleveringen. Damperens Maskinmester og Rederiets Maskininspektør foretog da d. 15. Juli en nøjagtig Undersøgelse af Maskinen og lavede en Fortegnelse over de da forefundne Mangler, hvilke alle af dem henførtes til oprindelig fejlagtig Arbejde, ligesom de under Sagen yderligere erklærede, at Garantimesteren, der havde været til Stede ved hele Eftersynet, var enig med dem baade med Hensyn til Manglerne og til disses Oprindelse, men ikke mente sig forpligtet eller berettiget til at underskrive Fortegnelsen. Det bemærkes, at det er uomtvistet, at den paagældende Maskine var leveret til Værftet af en Fabrik i England (Middlesborough), der havde paataget sig en 6 Maaneders Garanti overfor Værftet, hvorfor Garantimesteren, der var Englænder, i Virkeligheden var udsendt af den engelske Fabrik.

De Indstævnte svarede iøvrigt Sagsøgerne, at de Mangler, som der i sin Tid var klaget over, dels var afhjulpne, dels var uden Betydning, og hvad særlig angik Manglerne ved Cylindren, da krævede disses Afhjælpning Cylindrens Udtagelse, hvilket den engelske Fabrik i saa Fald maatte gøre. Dette kunde Indstævnte ganske vist ikke staa sig ved, men de vilde, hvis Rederiet ønskede det, skrive til Fabrikken derom.

I et Brev af 28. August 1901 benægtede Rederiet at have overtaget Maskinen som fuldt ud tilfredsstillende, og i et Brev af 12. September meddelte Rederiet Værftet, at „Nexos“ vilde komme til Middlesborough d. 23. September, hvor man da ønskede de paagældende Mangler

afhjulpne, hvorfor Værftet anmodedes om herom at tilskrive Fabrikken. Herpaa svarede Værftet i Skrivelse af 14. September og meddelte, at det havde tilskrevet Fabrikken, men at man maatte befrygte, at denne ikke vilde udføre Reparationen uden Betaling, idet Garantifristen var udløbet og Reklamationen ikke havde fundet Sted i rette Tid. Herimod protesterede Rederiet og hævdede, at det vilde holde Værftet ansvarlig for det Beløb, som Fabrikken maatte forlange for Reparation af de omskrevne Mangler ved Maskinen.

Den 3. Oktober tilskrev Rederiet Værftet, at de paagældende Mangler nu var afhjulpne samtidig med, at anden Reparation var udført paa Skibet, men at man herfor havde maattet betale til Fabrikken £ 42.11.0, hvilket Beløb Rederiet nu forlangte betalt af Værftet. Da dette ikke vilde betale Beløbet, anlagde Rederiet Sag mod Værftet.

Under Sagen nedsattes Fordringen med Kr. 73.33, som Værftet havde til Gode hos Rederiet.

Retten maatte anse det for tilstrækkelig godtgjort, at de i Middlesborough udførte Reparationer paa Maskine og Kedel kun omfattede, hvad der var opført paa den ovennævnte Fortegnelse, og at denne Fortegnelse kun omfattede Ting, som hidrørte fra mangelfuldt Arbejde og Materialer ved den leverede Maskine med Kedler. Retten maatte endvidere anse det for tilstrækkelig godtgjort, at der var reklameret i Tide, og maatte dernæst give Rederiet Medhold i, at Værftet ikke havde været berettiget til at henvise til Maskinfabrikken i England, hvis Forhold til Værftet her maatte være Rederiet uvedkommende. Værftet maatte saaledes anses forpligtet til at betale Reparationen paa Maskinen i England, men da det i Følge Kontraktens § 4 kun skulde være Netto Beløbet, kunde Værftet ikke tilpligtes at betale de paastaaede £ 42.11.0, men kun Netto Beløbet, hvilket efter Rettens Skøn i Mangel af yderligere Oplysninger fandtes at kunne ansættes til £ 30. De indstævnte Værfter dømtes herefter til at betale £ 30 + ovenstaaende Kr. 73.33 med Tillæg af Renter. Sagens Omkostninger hævdedes.

S/S. „Borreagaards“ Forlis.

En Sigtelse mod „Det forenede Dampskibsselskabs“ Amerikabaade.

Et norsk Søfartsblads Behandling af Sagen.

Først i April Maaned d. A. forsvandt den norske Damper „Borreagaard“ spørlost. Den 1. April passerede den Dunnet Head paa Rejse til Kristiania (se „Dansk Søfartstidende“ for 25. August), og da der en Gang sidst i Juli drev et Træstykke i Land med en, som det oplystes, ægte Meddelelse om, at „Borreagaard“ var bleven paasejlet af en Damper, udsatte Rederiet en Belønning for den, som kunde skaffe Oplysninger om, hvem der havde foraarsaget „Borreagaards“ Undergang mellem Skotland og Orkneyøerne c. 3—5. April d. A.

Om denne Sag bringer det norske Søfartsblad „Kysten“ d. 25. November en Spidsartikel under følgende Overskrifter:

„Borreagaards“ Forlis.

Sejlet i Sænk af en dansk Damper paa 7000 Tons?

„Det er bare en ford—. Udlænding“.

Den paagældende Artikel indeholder en Oversættelse fra det engelske Blad „The Paper Maker and British Paper Trade Journal“, som oplyser, at „Borreagaards“ Rederi for nogen Tid siden havde modtaget Brev fra en Mand, der om sig selv fortalte, at han havde været Passager paa en af de store danske Baade paa 7000 Tons, bestemt til Amerika, og paa denne Rejse havde man

oversejlet en Damper, der nærmest saa ud som den forliste „Borregaard“, uden at den danske Kaptajn havde stoppet og gjort Forsøg paa at rødde de om Bord værende. Samtidig havde Kaptajnen overfor Passagererne ladet falde den Ytring, at han var sejlet paa en „ford—Udlænding“.

Paa andet Sted i Bladet bringer „Kysten“ samtidig en Redaktionsartikel, der under Overskriften:

En Skændselsgering

bl. a. meddeler, at man selvfølgelig ikke vil have noget udtalt med Hensyn til Historiens Tilforladelighed, men at Sagen er bleven bragt frem for det norske Publikum og de norske Autoriteter, fordi den, efter „Kysten“s Mening, bør gøres til Genstand for den skarpeste Undersøgelse.

De danske Dampere, som der her kan være Tale om, og som der jo forøvrigt ogsaa direkte sigtes til, er Det forenede Dampskibsselskabs tre Dobbelt-skruebaade „Oscar II“, „Hellig Olav“ og „United States“.

Med Hensyn til disse Dampere Positioner i den paagældende Periode har vi ved Henvendelse til D. F. D. S. med sædvanlig Imødekommenhed faaet følgende Oplysninger: „Oscar II“ laa til Reparation i Kiel fra d. 24. Marts til d. 19. Juni; „United States“ ankom til New York d. 2. April og afgik atter fra New York d. 13. April og „Hellig Olav“ ankom til Kjøbenhavn d. 27. Marts og afgik fra Kjøbenhavn d. 6. April.

Heri ligger allerede det fuldgyldige Bevis for, at ingen af disse Dampere har kunnet befinde sig i det ovenfor nævnte Farvand c. 3.—5. April d. A.

Hvad selve det mærkelige Brev angaar, da har „Borregaards“ Rederi, som det oplyses gennem „Norges Sjøfartst.“, ganske vist modtaget et saadant fra en Passager, der foruden sin Adresse tillige opgav Navnet paa den Damper, med hvilken han havde foretaget sin Rejse. Ved nærmere Undersøgelse viste det sig imidlertid, at den paagældende Damper paa det Tidspunkt, det drejede sig om, befandt sig i New Zealand; ikke heller var den opgivne Adresse rigtig, hvorefter man formentlig kun kan betragte Indholdet af det mystiske Brev som værende dikteret af Ondskab eller utilgivelig Kaadhed.

Forøvrigt er da ogsaa „Borregaards“ Rederi og „Nordisk Skibsrederforening“, der ligeledes har undersøgt Sagen, fuldstændig enige om, at dette Brev ikke kan føre til nogen Oplysning om den Skyldige.

Tilbage bliver da blot Spørgsmaalet om „Kystens“ Stilling til hele Sagen.

Her ser man altsaa det Særsyn, at et Søfartsblad uden Spor af Betænkning bringer en Beskyldning til Torvs, vel nok den groveste, der overhovedet kan rejses mod et Skib eller et Selskab, og tilmed gennem den fremsatte Fordring om den skarpeste Undersøgelse tydelig lader det skinne igennem, at Bladet selv tænker sig, at Anklagen kan være begrundet. At Artikler af denne Art kan finde Vej til den sædvanlige Dagspresse, kan man til Nød forstaa, fordi man der ikke kan formodes at være i Besiddelse af den Fagkundskab, der er fornøden til Bedømmelse af Meddelelsernes Beskaffenhed, men noget ganske andet bliver det, naar sligt kommer til Syne i et Fagblad, hvor det ganske af sig selv bliver forsynet med saa megen Autoritet, at en Mængde Læsere fuldstændig kritikløst tager Sagen for gode Varer.

Vi skal ikke her komme nærmere ind paa hvad Skade, der kan forvoldes ved en saadan Optræden fra et Søfartsorgans Side, men naar man først har gjort sig klart, at „Kystens“ Redaktion blot ved en Telefonopringning kunde have skaffet sig de Oplysninger, der maatte overbevise den om, at den paagældende engelske Artikel kun var tjenlig til Papirkurven, saa tror vi, at man vil give os Medhold i den Anskuelse, at det norske Blads Journalistik ved denne Lejlighed ikke blot, som det med

Rette er hævdet af „Norges Sjøfartstidende“, er ufor-svarlig, men at den tillige staar betænkelig nær ved Grænsen for, hvad man forstaaer ved hæderlig Journalistik.

I „Kysten“ for den 28. November, der ved Redaktionen Slutning er kommet os i Hænde, vil Bladet paa det bestemtteste fralægge sig at have antaget om noget dansk Skib, at dette skulde have gjort sig skyldig i en Optræden som den ovenfor nævnte.

Denne Protest forrykker imidlertid ikke i mindste Maade det Synspunkt, fra hvilket man maa betragte „Kystens“ Optræden i denne Sag. Det staar stadig fast, at Bladet har givet Plads for en ondsindet Sigtelse, hvis Rigtighed det i Følge Omstændighederne havde været dets Pligt forinden at undersøge, og at „Kysten“ ved sin redaktionelle Behandling af Sigtelsen har gjort sig medansvarlig for denne.

Fragtmarkedet.

Der er ikke megen Forandring at rapportere siden vore sidste Meddelelser. Overalt viser de hjemgaaende Markeder sig træge og slæbende, trykkede af det store Udbud af Tonnage i Forbindelse med Knaphed paa Laster, og som Sagerne i Øjeblikket ligger, skal Rederne være usædvanlig heldige for at tjene mere, end der akkurat kan sejles Stop for, ja mange Steder kan Fragterne ikke give andet end decideret Underskud. Navnlig Sortehavet er under al Kritik slet, hvortil saa endvidere kommer Nordamerikas Mathed, og med disse tvende Markeders Passivitet for sig, vil man bedst kunne forstaa Situationen paa de andre, som endnu kan trafikeres. Ikke alene de store Markeder, men ogsaa Nord- og Østersøen er i en elendig Tilstand, og foruden de usle Rater, maa der nu Efteraarsdage ogsaa regnes med længere Ekspeditioner og længere Rejser, som kun yderligere bidrager til at tære paa Resultaterne. December plejer jo gennemgaaende at være en sløj Maaned for Fragter, men saa slem som denne Gang har den vist ikke været i mange Aar. De eneste Fragter, som i nogle Retninger (Middelhavet etc.) er bedre, er Kulfragterne, men det nytter aldeles intet, eftersom Chancerne hjemefter til Gengæld er mindst ligesaa meget daarligere.

Det østlige Marked har været overbebyrdet med Tilbud af Sortehavstonnage, hvilket har trykket Raterne fra Indien, og fra Bombay er 15/9 nu Maksimums Raten pr. December, medens Kurrachee næppe betaler over 16/6 til udsøgt Havn, 16/6 Januar. Calcutta er lidt svagere paa Basis af 22/6 Dødvægt pr. December. Burmah er fremdeles stille til omkring 23/9 Januar/Februar; nogle December Baade sluttedes med Ris til Japan til 13/6 én, 14/ to Lossehavne.

Sortehavet har kun forholdsvis faa Laster at byde paa, og Raterne er meget tarvelige. For Anlægning fra Odessa eller Nikolajeff noteres nominelt 7/, fra Sulina 7/4½. Paa Charter sluttedes til 7/6 for mindre, prompte Baade, 8/ à 8/6 pr. December/Januar. For Erts fra Poti betales 9/6 for en December Baad til Antwerpen.

Middelhavet har hovedsagelig fragtet for Erts og Fosfat og Raterne er tarvelige. For sidstnævnte Vare betales 6/3 Bona/Birkenhead, 8/6 Sfax/London, og for Erts 5/4½ Carthagen/Jarrow, 7/6 Porman/Hartlepool, 5/6 Aguilas/Glasgow, alt med „free despatch“. Fra Cadiz til La Plata sluttedes en Damper for Salt 8/9 (3 Lossehavne). Bilbao sluttede for Erts til 3/9 Cardiff, 4/ Newport, 5/ Maryport, 4/7½ Middlesbro, 4/7½ Rotterdam.

Nordamerika er meget stille og flov. Fra Golfen noteres nu kun 9/9 à 10/ paa Netto Charter til U. K.

eller Kontinentet, medens Savannah sikrede sig Tonnage til 25/9 og Wilmington endog til 22/ for Bomuld. For Erts fra Tampa sluttedes en 3,000 Tons Baad til 14/ Landskrona og Helsingborg. Petroleum betalte 18 Cents New York/Shanghai.

La Plata er noget fastere for prompt Tonnage og betalte sidst 16/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Begæret for senere Positioner er svagere og for Januar/Februar Afskibning er 17/6 à 18/ det højst opnaelige, men der er kun meget ringe Lyst hos Befragterne til at tage Tonnage.

Østersømarkedet er fremdeles i en miserabel Forfatning. Laster er næsten ikke til at opdrive, og Raterne er nu overalt nede paa deres laveste. Reval har intet at byde paa i Øjeblikket. Den nominelle Rate er 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, og fra Riga findes kun ganske lidt Korn til 9 d. Havrebasis. For Træ noteres til Østkysten 20/ D/B., Antwerpen, Dunkerque eller Ghent Frcs. 24/25 D/B. eller Props, 18 Frcs. Hør, 7 Frcs. Oljekager, dog kun ved Anlægning. Libau er meget flov, og det er vanskeligt at placere Tonnage selv til de nu opnaelige lave Rater som 8 1/2 d. London eller Rotterdam, 9 d. Antwerpen. Fra de tyske Pladser findes enkelte Sleeperslaster til omkring 5/6 pr. Load til Grimsby eller West Hartlepool, 6/ London.

Kulfragterne fra Cardiff er fastere i Retning af Middelhavet, og Genua har tangeret 6/; forøvrigt effektueredes bl. a. følgende Befragtninger: 6/3 Barcelona, Frcs. 7 1/4 à 7 1/2 Marseille, 6/10 1/2 Venedig, 5/9 Aleksandria, 5/3 à 5/6 Port Said, 17/ à 17/6 Japan, 5/9 Teneriffa, 6/9 La Plata. Tynen tog ikke saa faa Baade til omtrent uforandrede Rater for Østersøens Vedkommende, medens de i Retning af Middelhavet nok var en Kende svagere. For Resten er Østersøfragterne nu svagere. Blandt Befragtningerne skal nævnes: 4/3 Randers, 3/9 à 4/ Swinemünde, 4/3 Stockholm, 4/10 1/2 Lissabon, 6/ Barcelona, 5/9 Genua, 6/4 1/2 Venedig, 5/3 Port Said. Firth of Forth har været meget stille og Efterspørgslen er fremdeles ringe; der blev fragtet til: 4/1 1/2 Aalborg (1,400 Tons), 4/ Aarhus (1,050 Tons), 3/9 Swinemünde, Option Stettin 4/3, 4/7 1/2 Wismar, 4/3 Libau.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Kønigsberg meldes nu atter isfrit, og der skrives derfra, at ballastkommende Skibe sikkert vil kunne opnaa 20 Mark Rugbasis til Danmark, Sundhavn.

ab Stolpmünde noteres atter en enkelt Ladning Rug til Danmark, Sverrig 5 Mark.

ab Colberg noteres ligeledes Ruglaster til danske Havne 5 Mark, mulig dog 5 1/4 Mark vil kunne naas.

ab Stettin staaer Fragtmarkedet væsentlig uforandret, vist forøvrigt ret fast; Skibe udbydes til 5 1/2 Mark for Mel til gode danske Havne.

ab Stralsund har det været ret livligt, og flere mindre Skibe er sluttede til Sundhavn 4 1/2 Mark for Rug eller Hvede, 6 Mark for Havre; endnu placeres nogle Skibe paa disse Betingelser.

ab Rostock staaer det tilsyneladende ogsaa ret godt; der er noteret 4 Mark for Rug direkte til Sundhavn.

ab Kjøbenhavn var det i forrige Uge ret godt, og i denne Uge næsten fastere, da der kun er meget faa fragsøgende Skibe; der skal være sluttet 3 Mark Greifswald, 3 1/2 Mark Østkyst Slesvig-Holsten, alt Byg, samt til Nysted Bomuldsfrøkager 18 Øre; endvidere noteres der til Fehmarn 3 3/4 Mark, til Østjylland 16 à 17 Øre Bomuldsfrøkager.

ab danske Provinshavne; der blev sluttet Masnedsund/Flensborg 14 Øre, Kallehave/Flensborg 16 Øre, samt til Hamburg 3 1/2 Mark, alt Byg, der noteres Byg fra Lolland/Falster til Kjøbenhavn 11/12 Øre.

ab Laurvig — Wismar, Warnemünde 7 à 8 Mark, Stettin 7 Mark Granit.

ab Warberg — Kolding, Hobro, Nørre Sundby Kr. 2,85, Lübeck Kul 3 1/2 Mark, alt pr. Ton Skærver.
ab Hull — Odense 8/6, Haderslev 9/ à 9/6 Oljekager, til Engene pr. Drøbak Kul 4/.

Ugens Havarier.

John, 3-m. Skonnert af Mariehamn, der paa Rejsen fra Jacobsstad til Kiel med Trælast laa udfor Dragør, har i Stormen d. 22. Novbr. sprængt sine Fortøjninger og er drevet i Land Nord for Dragør Havn. Med Assistance af Svitzers blev Skibet bragt flot d. 25. Novbr. og ind til Kjøbenhavn.

Emma, tysk Skonnert, har paa Rejsen fra Danzig til Holbæk med Korn maattet returnere til Neufahrwasser, da det udfor Rischhøft sprang læk. Skibet lossede og reparerer i Neufahrwasser.

Emilie, Skonnert af Visby, er 23. Novbr. paa Rejsen til Wismar med Trælast strandet paa Tolken og er Vrag. Besætningen er reddet.

Odin, Dpsk. af Malmø, indgik d. 24. Novbr. til Burmeister & Wains for at reparere en Maskinskade. Skibet var paa Rejsen fra Finland til Frankrig med Trælast.

Magda, Kutter af Grenaa, har Natten til 22. November, medens den laa for Anker ved Stavns hoved i Stormen, faaet sprængt sine Fortøjninger og er strandet. Besætningen var gaaet i Land, forinden Strandingen fandt Sted.

Esbern Snare, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 25. Novbr. ankommet til Hamburg med Skade paa Skruen. Ny Skruer paasat hos H. C. Stülchen Sohns.

Harrendton, svensk Dpsk., er Natten til d. 26. Novbr. i Sneykning strandet paa Ljushagen. Storrummet fuldt af Vand. Svitzers assisterer.

Cæsar, Skonnert af Marstal, er d. 26. Novbr., paa Rejsen fra Königsberg til Frederikshavn med Havrelast, strandet Vest for Trølleborg.

Padusa, Barksbib af Rå, er den 27. Novbr. paa Rejsen fra London grundstødt paa Sandrevet Sydøst for Amager. Svitzers assisterede Skibet flot og indbragte det til Helsingborg.

Carolina, svensk Skonnert af Hegille, er, paa Rejsen fra Borgå til Horsens med Trælast, kæntrret ud for Øland. Besætningen er bjærget og landsat i Kalmar.

Elisabeth, tysk Tjalk, er, paa Rejsen fra Sølvborg til Rotterdam med en Ladning Granit, indslæbt til Nakskov med Tab af Roret. Skibet har været paa Grund.

Flora, 3-m. Skonnert af Thurs, fik, medens den paa Kristiania Fjord laa og indladede Is, sine Fortøjninger sprængte og drev i Land, Med Damperassistance kom Flora atter flot i tæt og tilsyneladende ubeskadiget Tilstand. Bjærgelønsakkord 500 Kr.

Lars Kruse, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Terneuzen til Boness indslæbt til Ijmuiden med Maskinskade. Slæbedamperne Simson og Cyclop tog Skibet paa Slæb i Nærheden af Ijmuiden Pier. Reparerer i Ijmuiden.

Amor, Galease af Rudkjøbing, kom den 24. Novbr. paa Rejsen fra Wismar til Aalborg paa Grund i Nærheden af Hals.

A. N. Hansen, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom den 24. Novbr. til Antwerpen med Slagside og oven Bords Skade. Skibet har haft en meget haard Rejse fra St. Petersborg, og der er trængt noget Vand ned i Lasten.

Frode, Skonnert af Assens, er den 26. Novbr. indkommet til Granton med oven Bords Skade og maa reparere.

Niobe, Dpsk. af Esbjerg, kom den 25. Novbr. i Ballast paa Grund Syd for Dagerort. Flot med Assistance og paa Vej til Hangø. Skibet var paa Rejsen fra Norrkøping til Trångsund.

Dana, Dpsk. af Helsingør, er paa Rejsen fra Riga til Rotterdam med en Ladning Hvede strandet ved Falsterbo Rev og er gaaet totalt tabt. 1. Styrmand og 1. Maskinist, der forsøgte at naa Land i en Baad, er druknede, medens Resten af Besætningen bjærgedes af Redningsbaaden. Dana, der tilhørte det Helsingørske Dampskibsselskab, var bygget i 1875 (ombygget i 1887) i Malmø og maalte 630 Netto Reg.-Tons.

Efter hvad der meddeles af Kaptajn Morin paa Södra Sverige Selskabets Damper „Titania“, som Onsdag Aften den

23. Novbr. ankom til Gøteborg, traf „Titania“ ved 11-Tiden Tirsdag Nat „Dana“ i Nærheden af Falsterbo Fyr. Stormen var meget stærk, og „Dana“, som laa halvkæntret, gav Nød-signaler. „Titania“ gik rundt omkring den nedstede Damp-er et Par Gange og satte saa en Baad med 4 Mand i Søen; det lykkedes disse at naa hen til „Dana“ og tilbyde at bjærge Besætningen. Men i Stedet herfor ønskedes Bugsering. Efter store Anstrængelser lykkedes det at faa en Trosse om Bord i „Dana“, men Kablet sprang snart som Følge af Søens Mod-stand mod Skibet. „Titania“ maatte opgive Bugseringen, da det ved Pejling af Falsterbo Fyr og Falsterbo Fyrskib viste sig, at Damperen befandt sig saa nær Grunden, at den selv var udsat for Fare. Da der saaledes intet var at gøre, maatte „Titania“ fortsætte sin Rejse til Gøteborg.

(Helsingørs Avis.)

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 29. November.) Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Riga 26. Novbr. til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, ankom til Stettin 22. Novbr., afg. forv. 29. Novbr. hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 19. November til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Reval 28. November. — Anglo Dane, Wiberg, afgik herfra 26. Novbr. til Riga. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 24. November. — Antwerpen, Madsen, afg. fra Newcastle 29. November hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 19. Novbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Hull 25. Novbr. til Marseille. — Axelhus, Skow, ank. hertil 27. November. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Denia 25. November. — Beira, Lunge, ankom til Antwerpen 25. November. — Ceres, da Cunha, ankom til Pillau 26. November. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik herfra 27. November til Riga. — Christian IX., Müller, ankom til Pillau 28. November. — Dagmar, Larsen, afgik fra Newcastle 23. Novbr. til Genua. — Douro, Mortensen, afgik fra Dartmouth 27. Novbr. til Garrucha. — Esbjerg, Sæberg, afg. herfra 27. Novbr. til Stockholm. — Florida, Ørum, afg. herfra 9. November til New York. — Frederik, Thomsen, ank. til Methil 28. Novbr. — Garonne, Kromann, ankom til Danzig 27. November. — Georgios I., Sørensen, ankom til Newcastle 28. November. — Hekla, Egense, afg. herfra 23. Novbr. til New York. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Christianssand 19. Novbr. til New York. — Hengest, Harder, afgik fra Libau 28. November hertil. — Hjelm, Simonsen, ankom hertil 28. Novbr. — Holar, Ørsted, ank. hertil 25. Novbr. — Island, Holm, afgik fra New York 19. November hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Lissabon 27. Novbr. — Jolantha, Christiansen, ankom til Pillau 25. November. — Kasan, Hansen, afg. fra Blyth 26. November hertil. — Kentucky, Staal, ankom hertil 24. Novbr. — Kiew, Christiansen, ankom til London 28. Novbr. — Kursk, Gommesen, pass. Holtenau 29. Novbr. for Libau. — Leopold II, Meyer, ankom til Rotterdam 27. Novbr. — Loire, Caignou, ank. til Bordeaux 22. Novbr. — Louise, Kruse, ank. til Danzig 28. Novbr. — Louisiana, Andresen, afgik fra Baltimore 20. Novbr. hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 13. November. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Antwerpen 27. November hertil. — Moskov, Meldahl, afgik fra Gibraltar 26. Novbr. hertil. — Nicolaj II, Lissner, ankom hertil 27. November. — Nordjylland, Kragh, pass. Holtenau 29. November hertil. — O. B. Suhr, Wiencke, afgik herfra 28. November til Reval. — Omsk, Jonsen, afgik herfra 27. November til Reval. — Oscar II, Hempel, afg. fra New York 23. November hertil. — Perm, Christensen, ankom til Gravesend 26. November. — Pregel, Olsen, afg. fra Libau 28. November til Hull. — Riberhus, Larsen, ankom til Trondhjem 28. Novbr. — Seine, Dampt, afgik herfra 24. Novbr. til Bordeaux. — Skalholt, Larsen, ankom hertil 24. Novbr. — Texas, Andersen, ank. til New Orleans 16. November. — Thyra, Fischer, ankom til Oxelø-sund 28. November. — Tiber, Bech, ankom til Gibraltar 28. November. — United States, Wulff, ankom hertil 20. Novbr. — Valde mar, Johnsen, ankom til Hull 25. Novbr. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom hertil 28. November. — Viking, Rasmussen, ank. til Pillau 24. Novbr. — Fix afg. Liverpool 27. Novbr. til Frederikshavn. — Marie afgik fra Swansea 26. November. — Vadsø afgik fra Stettin 25. No- vember til Manchester. — R. F. Berg ankom hertil 27. No- vember. — Apollo ankom hertil 27. Novbr. — Alexander

afgik fra London 26. November hertil, pass. Holtenau 29. November. — Venus afgik fra Rotterdam 26. Novbr. hertil. — Pax afg. fra Rotterdam 29. November hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Dun-kerque 23. November. — Frode, Meyer, ankom til Wear- mouth 25. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Riga 28. November. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Riga 23. November. — Erik II, Mahncke, ankom til Sunderland 27. Novbr. — Knud II, Hansen, ankom til Stettin 28. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Sunderland 27. November. — Ragnar, Holst, ankom til Rotterdam 27. Novbr. — Skjold, Risø, ankom til Riga 28. Novbr. — Magnus, N. P. Jørgen- sen, ankom til Aarhus 28. Novbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Borgå 27. Novbr. — Svend II, Riiber, ank. til Rotter- dam 26. Novbr. — Harald, Hveysel, ankom til Sunderland 27. Novbr.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Riga 25. November. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Grangemouth 24. Novbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Libau 19. November. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Aarhus 27. No- vember. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Reval 25. Novbr. — Hamlet, Reese, ankom til Rotterdam 26. November. — Helge, Olsen, ankom til Libau 20. Novbr. — Rolf, Olsen, ankom til Riga 28. November. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afgik fra Pillau 26. November, best. til Libau.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Peter- sen, ankom til Aarhus 27. Novbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Calais 24. Novbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Grangemouth 21. November. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Lübeck 23. November. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Papenburg 25. November, bestemt til Methil. — Russ, Rasmussen, ankom til Rotterdam 24. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Libau 25. November. — Peter Mørch, Thorsøe, ankom til Burntisland 26. November.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Grangemouth 21. No- vember. — Kamma, Løffler, afg. fra Rotterdam 29. Novbr. — Helga, Møller, afgik fra Norrkøping 26. November. — Martha, Christensen, afgik fra Åbo 23. November. — Elna, Rathje, afg. fra Sunderland 29. Novbr. — Therese, Peder- sen, ankom til Philippeville 27. November. — Simone, Jørgensen, ank. til Rouen 24. Novbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Newcastle 26. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Trångsund 24. November. — Ophelia, Wilhelmens, afg. fra West Hartlepool 25. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Königsberg 25. Novbr. — Niobe, Mathiesen, afg. fra Hangö 23. Novbr., best. til Trångsund. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Narva 24. November, best. til London. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Esbjerg 23. Novbr., ankom til Bremen 24. November. — Nordseen, Gram, afgik fra Kotka 22. Novbr., bestemt til Preston. — Nexos, Basse, afgik fra Trångsund 23. Novbr., bestemt til Brake. — Nora, Jørgensen, ank. til Boston 24. Novbr. — Napoli, Christensen, ankom til Reval 27. Novbr. Neptun, Knudsen, afgik fra Pernoviken 22. Novbr., bestemt til London. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Neumühlen 24. November, ank. til Perna 28. November. — Alfa, Iversen, afg. fra Stettin 28. Novbr., bestemt til Hernesand. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Ipswich 24. November, ankom til Burnt- island 27. Novbr. — Cito, P. Nielsen, ankom til Weymouth 25. Novbr. — Dagmar, Hansen, afgik fra West Hartlepool 26. Novbr., ankom til Esbjerg 28. Novbr.

Jylland. Ester, Sørensen, ankom 26. Novbr. til Stock- holm. — Karen, Winther, ankom til Hull 24. November. — Ingrid, Meinertz, ankom til Blyth 26. November.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Sundsvall 29. Novbr., bestemt til Manchester. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Kotka 27. November, bestemt til Bristol. — Mary, Larsen, afgik fra Gloucester 26. Novbr., best. til Lowestoft.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Honfleur 25. November.

Nordøen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Swinemünde 28. November. — Nordland, Petersen, afg. fra Boness 29. Novbr. — Holland, Lund, afgik fra Boness 27. November. — England, Andresen, ank. til Warkworth 26. Novbr. — Rusland, Møller, afg. fra Libau 24. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra New Orleans 20. Novbr. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Kbhvn. 23. November. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 26. November. — Mars, Rasmussen, ankom til Kolding 23. Novbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, ank. til Libau 26. November. — Russia, Jespersen, ankom til Burntisland 24. November. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Aarhus 25. November, ankom til Libau 28. Novbr.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 24. Novbr., ank. til Rotterdam 29. Novbr. — Britannia, Jensen, afgik fra Bremerhaven 29. November, bestemt til Hamburg.

Inga. Flandria. Poulsen, afgik fra Grangemouth 26. Novbr., best. til Hamburg. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Amsterdam 27. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Libau 24. Novbr. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cadix 3. Novbr., bestemt til Montevideo. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Grangemouth 28. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Rotterdam 29. Novbr. best. til Newcastle. — Frederiksberg, Hansen, afgik fra Portman 23. Novbr. best. til West Hartlepool. — Jomsborg, Hansen, afg. fra Sevilla 30. Novbr. best. til Glasgow. — Kronborg, Hveissel, afgik fra New Orleans 27. Novbr. best. til Danmark. — Rosenborg, Schultz, afg. fra West Hartlepool 29. Novbr. best. til Kbhvn. — Skanderborg, Jensen, ank. til Genua 29. Novbr. — Søborg, Fischer, ank. til Sevilla 20. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 28. November. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Memel 28. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Dieppedalle 25. Novbr. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Boness 29. Novbr., best. til Kbhvn. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Bombay 24. Novbr. best. til Fleetwood. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Rotterdam 25. Novbr. — Skodsborg, Schultz, ank. til Antwerpen 26. Novbr. — Tubborg, Agerlin, ank. til Riga 25. Novbr. — Ulfborg, Petersen, afgik fra Savona 28. Novbr. bestemt til Odessa. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Calais 29. Novbr., best. til Blyth.

Neptun. Jægersborg, Larsen, ank. til Helsingør 23. Novbr. — Kallundborg, Lund, afg. fra Ardrossan 25. Novbr. best. til Livorno.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Grangemouth 25. November, best. til Riga.

Fyen. Fyen, Nielsen, ank. til Odense 26. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Reval 22. Novbr., best. til Antwerpen. — Helene, Jensen, ank. til Riga 29. November. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Hamburg 28. Novbr., best. til Methil. — Agnete, Sørensen, ank. til Methil 29. Novbr. — Hermia, Petersen, ank. til Burntisland 27. Novbr. — Alice, Hansen, ank. til Grangemouth 27. November. — Ajax, Brorson, ank. til Kiel 29. Novbr. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Methil 26. Novbr. bestemt til Nyborg. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 25. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, pass. Perim 24. November. — Prins Valdemar, Kock, ank. til Kjøbenhavn 21. November. — Siam, Jensen, ank. til Kbhvn. 7. Novbr. — Anamba, Cortsen, afg. fra Kbhvn. 19. November. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 28. November. — St. Jan, Rambusch, ank. til New Orleans 26. Novbr. — St. Thomas, Prah, afgik fra Bilbao 28. Novbr. — St. Domingo, Wrisberg, ank. til Vera Cruz 25. Novbr.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 24. November til Methil. — Erindring, Hansen, ank. til Boness 24. November. — Enigheden, Svane, ank. til Boness 24. November.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Amsterdam 24. Novbr. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Libau 30. Novbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Burntisland 26. Novbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Reval 29. November. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Methil 29. Novbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Horsens 24. Novbr. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. til Antwerpen 27. Novbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Rotterdam 27. Novbr. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Terneuzen 24. November. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Rotterdam 30. November. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Korsør 29. November. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Libau 21. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Libau 24. Novbr. — London, Bom, afgik fra Burntisland 29. Novbr., best. til Korsør. — Paris, Krogh, afg. fra Kronstadt 22. November, bestemt til London. — Bryssel, Tholander, ank. til Liverpool 20. November.

Mercur. Berlin, v. Thun, afgik fra Newport 26. Novbr., bestemt til Lissabon. — Wien, Brink, afgik fra Aalborg 26. Novbr., best. til Riga.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afgik fra Rotterdam 29. Novbr., bestemt til Methil. — Clara, Villadsen, ank. til Methil 28. Novbr. — Kai, Andersen, afg. fra Blyth 23. Novbr. bestemt til Neufahrwasser. — Svend, Kurtzhals, ank. til Leith 25. Novbr. — Erik, Steen, afg. fra Libau 28. Novbr. bestemt til London. — Axel, Damm, afgik fra Reval 29. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Asger Ryg, Hagedorn,

ankom til Palma 26. Novbr., — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Trapani 29. Novbr. — H. V. Fisker, Nissen, afg. fra Libau 25. Novbr., best. til London.

Svanen. Svanen, Schmidt, ank. til Great Yarmouth 25. Novbr.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Sophie, Svarrer, ank. til Rio Grande i Midten af Novbr. fra Cadix. — Havila, Duysen, ank. til Hamburg 22. November fra Leith. — Wilhelmine, Lauridsen, pass. Dover 21. Novbr. fra London til East London.

Fanø Sønderho. Mary, Lydom, ank. 23. November til Nykjøbing S. fra Charlestown. — Elisabetha, Fischer, afg. 24. Novbr. fra Liverpool til Torrevija.

Svendborg. Cimbria, Nielsen, ank. til St. Ybes 22. Novbr. — Saga, Clausen, ank. til Kjøbenhavn 23. Novbr. — Najaden, Petersen, ank. til Holbæk 23. Novbr. — Hertha, Brandt, ank. til Charlestown 23. Novbr. — Odin, Andersen, ank. til Inverness 22. Novbr. — Althea, Skovgaard, ank. til Reval 21. Novbr. — Dagny, Rasmussen, ank. til Cadix 23. Novbr. — Boline Marie, Hansen, ank. til Kongsberg 23. November. — Carl Mørck, Mortensen, ank. til Fowey 25. Novbr. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Udevalla 24. Novbr. — Sophie, Jensen, ank. til Ystad 25. Novbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til Tvedestrand 24. Novbr. — Urda, Mikkelsen, ank. til Nyborg 29. Novbr. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Kragerø 26. Novbr. — Jens Nielsen, Olsen, ank. til Plymouth 25. Novbr. — Union, Olsen, ank. til Bandholm 26. Novbr. — Gefion, Rasmussen, ank. til Fowey 26. Novbr. — Emanuel, Benzen, ank. til Harburg 26. Novbr. — Triton, Nielsen, ank. til Grimsby 27. Novbr. — Frejr, Jensen, ank. til Malmø 23. November. — Mine, Møller, ank. til Stettin 26. Novbr. — Frands Emil, Hansen, ank. til Orth 27. Novbr. — Hansine, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 28. Novbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Helsingborg 27. Novbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Halmstad 28. Novbr. — Haabet, Andreassen, ank. til Leith 28. November. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Rotterdam 28. Novbr. — Danmark, Huusfeldt, ank. til Cherbourg 27. Novbr. — Fønix, Hansen, ank. til Horsens 28. Novbr. — Alfrede, Wilde, ank. til Burntisland 26. Novbr. — Laura, Petersen, ank. til Poole 28. Novbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Saksjøbing 28. Novbr.

Ærø. Saga, Jensen, ank. 22. Novbr. til Bristol. — Olga, Hermansen, afgik 19. November fra Dysart til Faaborg. — Marie, Friis, ank. 21. Novbr. til Stralsund. — H. C. Christensen, Boye, ank. 23. Novbr. til Hamburg. — Haabet, Svendsen, ank. 21. Novbr. til Frihavnen. — Carl Emil, Rasmussen, ank. 22. Novbr. til Frihavnen. — Eden, Petersen, er ankommen til Lorient. — Prøven, Schmidt, ank. 23. Novbr. til Cadix. — Skirner, Rasmussen, ank. 24. Novbr. til Irvine (Skotland). — Elise Dyreborg, Clausen, er ankommen til Drøer. — Astræa, Svane, ank. 24. Novbr. til Aalborg. — Anne, Schmidt, ank. 25. Novbr. til Aalborg. — Dannebrog, Folmer, ank. 25. Novbr. til Fredericia. — Thea, Friis, ank. 25. Novbr. til Faro. — Saga, Clausen, ank. 25. Novbr. til Kjøbenhavn fra St. Petersburg. — Sofie, Lauritzen, ank. 23. November til London. — Hildur, Andersen, ank. 28. Novbr. til Sønderborg. — Skandia, Hay, ank. 28. Novbr. til Alloa. — M. Hay, Petersen, ank. 28. Novbr. til Pillau. — Vega, Hansen, ank. 28. Novbr. til Folkestø. — Thyra, Rasmussen, ank. 27. November til Barbedos. — Andreas, Folmer, ank. 27. Novbr. til Livorno. — I. Koefoed, Andersen, ank. 27. Novbr. til Brest, best. til Landerneau. — Ydun, Christensen, ank. 28. Novbr. til Kjøbenhavn. — Kiana, Christensen, pass. Sletten 28. Novbr. — H. H. Petersen, pass. 25. Novbr. Dungeness for østg. — Norden Rasmussen, ank. 28. Novbr. til Swansea. — Dortha, Lauritzen, ank. 28. Novbr. til Newport. — Hosanne, Philipsen, ank. 28. Novbr. til Livorno.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Østersøen. Gulstav SV. En Kvaser er sunken i 12 Fv. Vand, 4 Kml. SV. for Gulstav.

Limfjorden. Fegge-Sund. Paa hver af de to sorte Baaker paa den S.-lige Del af Fegge-Klit er nu tændt et hvidt, fast

Fyr. Forfyrret staaer 300 Alen S. 84° V. fra Bagfyrret. Flammens Højde: 100 og 80 Fod. Baakernes Højde: 24 og 16 Fod. Brændetid: 15de August—15de Maj.

Fyrene paa de to Baaker paa N.-Pynten af Fegge-Klit er nu begge røde, faste Fyr, i øvrigt uforandret.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Vrag i Østersøen. Vrag paa 54° 46' N. Br. 12° 48' Ø. Lgd. og 59° 5' N. Br. 19° 43' Ø. Lgd. Anmeldt i Kiel den 15de November 1904.

Sverrig. Kalmarsund. I den gravede Rende i Kalmarsund er der nu i dens hele Længde 19 Fod Vand i 130 Alens Bredde i en lige Linje fra Krongrundet i N. til Holmstrømsgrundet i S.

Renden er afmærket saaledes:

En Lys- og Klokketønde, $\frac{1}{4}$ Kml. N. for Midten af Renden. 56° 41' 38" N. Br. 16° 24' 30" Ø. Lgd. To Lystønder ved Rendens N.-lige Indløb, en paa Ø.-Siden og en paa V.-Siden. 56° 41' 25" Ø. Lgd. To Pyramidetønder, en paa hver Side af Renden, NØ. for Yxhammars Grund. 56° 40' 43" N. Br. To Lystønder, en paa hver Side af Renden, ved Osvallsgrundet. 56° 40' 25" N. Br. To Pyramidetønder, en paa hver Side af Renden S. for Mällgrundet. 56° 40' 17" N. Br. To Lystønder, en paa hver Side af Renden, ved Grunden Hufvudet. 56° 40' 4" N. Br. En Pyramidetønde ved Rendens Ø.-Kant, ØNØ. for Lystønden ved S.-Kant af Renden ind til Kalmar. 56° 39' 47" N. Br. En Lystønde ved Rendens V.-Kant, N. for Prästör. 56° 39' 26" N. Br. En Lystønde ved Rendens Ø.-Kant, S. for Prästör. 56° 39' 12" N. Br. En Lystønde ved S.-Kanten af Renden ind til Kalmar. 56° 39' 46" N. Br. Muligvis udlægges en Lystønde ved N.-Kant af Renden ind til Kalmar, paa 56° 39' 54" N. Br.

Alle Tønder ved Rendens V.-Kant er sorte, undtagen den ved S.-Kant af Indløbet af Renden til Kalmar, som er sort og hvid. Alle Tønder ved Rendens Ø.-Kant er røde. Lystønderne ved Rendens V.-Kant viser hvidt Lys og ved dens Ø.-Kant rødt Lys.

For Vinteren i Aar er de tre Sæt Lystønder N. for Renden til Kalmar ombyttet med Vagere med Ballon, Lystønden N. for Renden er inddragen, og Lystønden S. for Prästör viser hvidt Lys.

Dämman og Skäggenäs. Dämman og Skäggenäs Fyr er nu forandret.

I Følge Telegram fra Lodskaptajnen i Sundswall er Fyrskibet „Sydostbrotten“ inddraget den 21de November 1904.

Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Ytteruddskär Lodsplads. Afmærkningen ved det gamle Farvand mellem Grillskär og Saltgrund, S. om Truthällan, er nu inddragen, undtagen Vageren N. for Grillskär Sten, der nu har Topbetegnelse som staaende V. for Grunden.

Finske Bugt. Lappvik Ladeplads. Farvandet N. om Hamnholmarne til Lappvik Ladeplads, i hvilket der er 17 Fod, er nu afmærket. 59° 54' N. Br. 23° 19' Ø. Lgd.

Tyskland. Scholpin. I Slutningen af November 1904 forstærkes Scholpin Fyr. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Forandringen kan Fyret brænde uregelmæssigt.

Stettin—Swinemünde. Mellem Stettin og Swinemünde er følgende Forandringer foretaget:

Begge Fyr paa Leitholm viser nu hvidt Lys over 10 Fods Farvandet saa vel fra Haffet som fra Papenwasser med grønt Lys til højre og rødt Lys til venstre deraf. Begge Fyr viser saaledes grønt Lys over Keppenort-Fläche og rødt Lys over Patschkamp-Fläche, det N.-lige desuden rødt Lys over Haff-Schaar og det S.-lige grønt Lys over Swantewitzer-Haken. I disse Vinkler viser det N.-lige Fyr To-Formærkelser hver 6 S., det S.-lige To-Blink hver 6 S.

Fyret paa Tønden Patschkamp O. er slukket.

Paa Farvandstønde B er tændt et grønt Fyr med Formærkelser, Lys 3 S., Mørke 1 S.

Sidelyset paa den S.-lige Schanze Baake er forandret fra rødt til grønt.

Lige over for Leitholm er paa V.-Siden af Hovedfarvandet gravet en 11 Fod dyb, $\frac{1}{4}$ Kbl. bred Rende, der foruden med de to Tønder Patschkamp O og Keppenort O er afmærket med to Tønder Patschkamp N og Keppenort N. Om Vinteren ombyttes disse fire Tønder med Prikker med Kors.

Rügen Ø.-Kyst. Nord Peerd N. Galeasen „Friederike“ er sunken i c. 7 Fv. Vand 6 Kml. NØ. $\frac{1}{4}$ N. fra Nord Peerd. En Mast er 9 Fod over Vandet. En Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse er udlagt $\frac{3}{4}$ Kbl. Ø. for Vraget. 54° 24' N. Br. 13° 49' Ø. Lgd.

Kieler Bugt. Schönberg Strand. Paa Schönberg Strand opføres en taarnlignende Baake, som holdt overet med Schönberg Kirke leder fri Ø. om Gabelsflak. 54° 25' 46" N. Br. 10° 22' 30" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Lysekil S. En 21 Fods Grund er funden S. for Lysekil. 58° 15' 6" N. Br. 11° 25' 36" Ø. Lgd.

Norge. Lille Skotholmen Fyrlampe, Arendal, er nedlagt.

Paa Skæret ved Skotholmen SV.-Pynt er tændt en Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 36° Ø. til S. 16° Ø., fri V. om Torjusholmen, hvidt derfra til S. 12° Ø., fri Ø. om Sandvigodden, rødt derfra gennem S. og V. til N. 31° V., fri Ø. om Kolbjørnsvigtangen, hvidt derfra til N. 10° V., fri V. om Fladskjærgrund, grønt derfra gennem N. til N. 8° Ø. Flammens Højde: 22 Fod. Brændetid: Hele Aaret.

Paa Færø S.-Pynt, Farsund, er anbragt en hvid Lanterne. Flammens Højde: 8 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj.

Ved Risør anbringes i Vinteren 1904—05 to røde, faste Ledefyr, der holdt overet leder i Stanggab mellem Stangholmen og Stenen.

NV. for Haugesund er anbragt Mærkestager paa Indre-flua, SØ. for Skaareholmen og paa Kraakeflua, V. for Sørhauge.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Det Forenede Dampskibs-Selskab meddeler:

Den 24de November. 56° 10' N. Br. 3° 30' Ø. Lgd. En svær, afbrækket Mast, 5 Fod over Vandet, antagelig fast i et Vrag.

Den 27de November. 53° 32' N. Br. 4° 47' Ø. Lgd. En afbrækket Mast, fast i Bunden.

Norge. Mehavn Fyrlampe viser nu rødt Lys fra N. 43° Ø., fri V. om Kamøen, til N. 28° Ø., fri V. om Kinnerodgrundene, hvidt Lys derfra gennem N. til N. 9° V., fri Ø. om 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Grunden Seinesgrunden, grønt derfra til N. 60° V., fri S. om Landet paa N.-Siden af Kuskjælhavn, hvidt derfra gennem V. til S. 8° V.

Lanterner kan brænde paa følgende Steder:

Gimnes, Indløbet til Battenfjorden. Sildvaagnes, paa SV.-Pynten af Fredø, Bremsnesfjord. Omsund, Ø.-lige Indløb til Christiansund N. I Flatangerleden, paa Aspøen, paa Kvernøen to, paa Fæø to, paa Havstenen to, og paa Asholmen. N. for Ibestad paa Dyrstadholmen.

Tyskland. Jade. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Aussenjade“ udlagt paa 53° 51' 30" N. Br. 7° 56' 40" Ø. Lgd.

Wangeroog. Wangeroog Fyr er nu forandret og brænder regelmæssigt.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. Det røde Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 1 paa N.-Siden af Zuiden er atter tændt.

West Hellegat og Hollandsch Diep. Volkerak. Vagere at Jærn er til Forsøg udlagt ved følgende Tønder: Tæt ved Stumptønde Nr. 5 med afkortet Kegle i Volkerak; c. 1 Kbl. NØ. fra Stumptønde Nr. 0 i West Hellegat; tæt ved Stumptønde Nr. 8 med afkortet Kegle i West Hellegat; tæt ved Spidstønde Nr. 7 i West Hellegat; tæt ved Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle i Hollandsch Diep; tæt ved Stumptønde Nr. 4 i Hollandsch Diep. Vagerne har samme Farve og er mærket paa samme Maade som Tønderne, de ligger ved.

Zeevat van Goeree. Aardappelengat. I Aardappelengat er Dybden nu 17 $\frac{1}{4}$ Fod.

Zeevat van Zierikzee. Engelske Vaarwater. Vraget af Tjalken „Tjekkina“, der laa sunket i Engelske Vaarwater, c. 2 Kbl. V. for Stumptønde Nr. 3, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Wester Schelde. Walsoorden. Det hvide, faste Fyr paa Walsoorden Oude Hoofd brænder nu permanent.

Frankrig. Gravelines. Petit Fort Philippe. Petit Fort Philippe Fyr er forstærket. Lysævnen er nu 20 Kml. for det hvide, 15 Kml. for det røde Lys. I øvrigt er Fyret uforandret.

Det røde, faste Fyr paa Gravelines Havns Ø.-Mole vises nu fra en gul Jærnsøjle. Flammens Højde: 23 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyret.

England. Humber. Hull Middle. Da Hull Middle Sand er tiltaget N. paa, er Lystønden Upper West Middle flyttet 2 Kbl. N. 57° Ø. hen og ligger nu i 12 Fod Vand, 5 $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 27° Ø. fra Holy Trinity Kirketaarn og i S. 49° V. fra Kuppelen paa Fængselsbygningen. 53° 44' N. Br. 0° 19', V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Dover. Taagesignal paa Yderenden af Stilladset paa den S.-lige Bølgebryder ved Dover gives nu med Dampfløjte, der hver $\frac{1}{2}$ Minut giver et langt Stød (4 S.) hurtigt efterfulgt af et kort Stød (1 S.) Taageklokken er nedlagt. 51° 6', N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

England S.-Kyst. Portland Harbour. I Begyndelsen af Februar 1905 forandres Fyr og Taagesignal ved Portland Harbour saaledes:

Et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink, Blink $\frac{3}{4}$ S., Mørke $\frac{1}{4}$ S., tændes paa SØ-Enden af den N.-lige, fritliggende Bølgebryder, c. $1\frac{1}{2}$ Kbl. N. 65° V. fra Breakwater Fort Fyr. Flammens Højde: 68 Fod. En Taageklokke ved Fyrtaarnet giver Et-Slag hver 10 S.

Et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S. paa NV-Enden af samme Bølgebryder, hvor Duc d'Albe B tidligere stod, $8\frac{1}{2}$ Kbl. N. 48° V. fra Breakwater Fort Fyr. Flammens Højde: 29 Fod.

Et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S. paa Yderenden af Bølgebryderen, som strækker sig ud fra Bingleave Rocks, paa det Sted, hvor Duc d'Albe C stod, $9\frac{3}{4}$ Kbl. N. 44° V. fra Breakwater Fort Fyr. Højden 29 Fod.

Det nuværende røde Blinkfyr paa Breakwater Fort ombyttes med et lille Bifyr, og Taagesignalet med Klokke nedlægges.

Breakwater Fort Fyr: $50^{\circ} 35'$ N. Br. $2^{\circ} 24'$ V. Lgd.

Fowey Harbour. St. Catherine's Point. I December 1904 tændes paa den S.-lige Del af St. Catherine's Point, c. 1 Kbl. S. 36° V. fra Rashleig Tomb, et Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 3 S. Lyset er rødt fra S. 60° V. til S. 32° V., hvidt fra S. 32° V. gennem S. til S. 66° Ø. rødt fra S. 66° Ø. gennem Ø. til N. 53° Ø., men skjules af Land Ø. for S. 75° Ø. Flammens Højde: 90 Lod. Linseapparat af 4de Orden. $50^{\circ} 19'$ N. Br. $4^{\circ} 38'$ V. Lgd. St. Saviouri Kirke ligger paa $4^{\circ} 38' 4''$ V. Lgd.

England V.-Kyst. Menai Strait. Mount Field. Den 1ste December 1904 forandres Mount Field Fyr, der ligger $\frac{1}{2}$ Kml. N. 18° Ø. fra Beaumaris Pier Fyr, til at vise hvidt Lys fra S. 18° Ø. gennem Ø. til N. 45° Ø., rødt Lys fra N. 45° Ø. til N. 40° Ø. i øvrigt Mørke. I øvrigt er Fyret uforandret. $53^{\circ} 16'$ N. Br. $4^{\circ} 5'$ V. Lgd.

Irland. Queenstown. I Queenstown Harbour er en Vandledning lagt tværs over den indre Ankerplads for Orlogsskibe, fra et Punkt c. 2 Kbl. S. 62° Ø. fra Telegraf Baaken paa White Point i N. 32° V. til Fastlandet. To hvide Baaer med Kors $1\frac{1}{2}$ Kbl. N. 20° Ø. fra White Point angiver Ledningens Retning. $51^{\circ} 50'$ N. Br. $8^{\circ} 18'$ V. Lgd. Der er 17 Fod Vand, Lavvande, over Ledningen. Det er forbudt at ankre i Nærheden af den.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. La Rochelle. Vraget af „Jeune Albéric“, der laa sunket ved La Rochelle, er ikke mere farligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddragen.

Gironde. Macau. Den røde Lystønde Nr. 48, der viser grønt, fast Fyr, paa Ø.-Kant af Banc de Macau, er flyttet c. 1 Kbl. NØ. hen. $45^{\circ} 0' 15''$ N. Br. $0^{\circ} 34' 1''$ V. Lgd.

Afrika V.-Kyst. Almadi Point. Almadi Point Fyr er et hvidt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 70 S., hvidt, fast 64 S., Mørke $\frac{1}{2}$ S., rødt Blus (neppe synligt) 5 S., Mørke $\frac{1}{2}$ S. Synsvide: 11 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. $14^{\circ} 44'$ N. Br. $17^{\circ} 33'$ V. Lgd.

Labrador. Anauiat Island. Mortimer Shoal. En Grund, Mortimer Shoal, der er netop overflydt ved Lavvande, ligger midt imellem Anauiat Island og Ironbound Islands. $55^{\circ} 6'$ N. Br. $58^{\circ} 44'$ V. Lgd.

Canada. River St. Lawrence S.-Kyst. Ste Félicité. Paa det yderste af Kysten ved Ste Félicité gives nu Taagesignal med en Diaphone, der hver 1 Minut giver Et-Stød af $3\frac{1}{2}$ S. Varighed. Diaphonen er anbragt 15 Fod over Vandet i en hvid, firkantet Bygning, der staar ved Højvandsmærket, c. 7 Kml. nedenfor Matane Fyr og 2 Kml. ovenfor Ste Félicité Kirke. $48^{\circ} 54' 15''$ N. Br. $67^{\circ} 13' 5''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. New Haven. Lystønden ved Vraget $4\frac{1}{2}$ Kml. fra Fyret paa New Haven ydre Bølgebryder ombyttes den 1ste December 1904 med en rød og sort vandret stribet Stumtpønde, saafremt Vraget ikke er borttaget til den Dag.

New York Lower Bay. South Channel. Lystønden ved Vraget af „Hattie V. Kelsey“ i South Channel ombyttes den 1ste December 1904 med en rød og sort vandret stribet Stumtpønde, saafremt Vraget ikke er borttaget til den Tid.

Delaware Bay. Liston. Liston hvide, faste Ledefyr er nu tændt.

South Carolina. Charleston. Fyrskibet „Charleston“ Nr. 34 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Det viser samme Fyr som Nr. 34, men Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa der slaas med Haandkraft.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Caucus Cut og Pensacola Bay. Bagfyret, der er fælles for Caucus Cut og Pensacola Bay Ledefyrilinjer, er nu flyttet og staar $17\frac{1}{2}$ Kml. N. 19° V. fra Caucus Cut forreste Ledefyr

og $\frac{1}{4}$ Kml. N. 75° V. fra Pensacola Bay forreste Ledefyr $30^{\circ} 20' 15''$ N. Br. $87^{\circ} 19' 0''$ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Magellan Strait. Galiano Bay. En 2 Fv. Grund ligger i Indløbet til Galiano Bay. $53^{\circ} 36'$ S. Br. $72^{\circ} 25'$ V. Lgd. En 2 Fods Klippe er rapporteret at ligge c. 1 Kml. V.-ligere.

David Sound, Løbet mellem Carlos III. Island og Halvøen Ulloa, betragtes som farligt for alle Skibe.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østrig-Ungarn. Quarnero. Arbe. St. Antonio. Tæt S. for Pynt St. Antonio, S.-Enden af Halvøen, hvorpaa Byen Arbe ligger, er i 9 Fod Vand udsat en Stage med to runde Skiver paa Toppen. Højden: 22 Fod. $44^{\circ} 45'$ N. Br. $14^{\circ} 45'$ Ø. Lgd.

Algier. Cap Ténès. I 1905 skal Cap Ténès Fyr forandres til et hvidt Lynfyr men To-Lyn hver 10 S., Lyn 0 S., Mørke 2 S., Lyn 0 S., Mørke 6 S., Lysævn: 35 Kml. Flammens Højde bliver uforandret 283 Fod. Under Arbejdet ombyttes det nuværende Fyr med et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S., der anbringes paa Fyrtaarnets Galleri. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

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

Forindien V.-Kyst. Harnai (Herni). Harnai røde Fyr med Formærkelser er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr. $17^{\circ} 48'$ N. Br. $73^{\circ} 4'$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Poeloe Pandan. Det hvide, faste Fyr paa Poeloe Pandan skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink af 3 S. Varighed. $0^{\circ} 57'$ S. Br. $100^{\circ} 8'$ Ø. Lgd.

Sumatra N.-Kyst. Sabangbaai. Poeloe Kelas. Det hvide, faste Fyr paa NV.-Pynten af Poeloe Kelas skal forandres til et Blinkfyr, der hver 3 S. viser Et-Blink af 1 S. Varighed. $5^{\circ} 53'$ N. Br. $95^{\circ} 18'$ Ø. Lgd.

Sabangbaai. Weh. Hoek Masam. Det røde, faste Fyr af 6te Orden paa NV.-Pynten af Bugten paa Øen Weh N.-Kyst (Hoek Masam), skal forstærkes til et Fyr af 4de Orden. $5^{\circ} 53'$ N. Br. $95^{\circ} 19'$ Ø. Lgd.

Poeloe Weh. Hoek le Meule. Paa Hoek le Meule skal tændes et hvidt Blinkfyr af 4de Orden, der hver 20 S. viser Et-Blink af 5 S. Varighed. $5^{\circ} 54' 20''$ N. Br. $95^{\circ} 19' 55''$ Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Straat Banka. Besar. Det hvide, faste Fyr paa Midten af Øen Besar skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 20 S. viser To-Blink, Blink $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Blink $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $15\frac{1}{2}$ S. $2^{\circ} 53'$ S. Br. $106^{\circ} 8'$ Ø. Lgd.

Tandjoeng Kalean. Det hvide, faste Fyr paa Tandjoeng Kalean skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink af 3 S. Varighed. $2^{\circ} 5'$ S. Br. $105^{\circ} 8'$ Ø. Lgd.

Straat Doerian. Middelburgrief. En sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., er udlagt ved SV.-Kant af Middelburgrief. $0^{\circ} 51'$ N. Br. $103^{\circ} 34'$ Ø. Lgd.

China. Shantung Promontory. Tsing Hai Bay. En $1\frac{1}{2}$ Fv. Klippe er funden i Indløbet til Tsing Hai Bay, 2 Kml. S. 67° V. fra den yderste Red Island og fra 730 Fods Højen i S. 41° Ø. $36^{\circ} 51'$ N. Br. $122^{\circ} 0'$ Ø. Lgd.

Japan. Seto Uchi. Suwo Nada. En Skonnert er sunken i den S.-lige Del af Suwo Nada, $1\frac{1}{2}$ Kml. N. for Matsu Saki. Masterne er over Vandet. Vraget er afmærket med et hvidt Flag og om Natten med en Lanterne. $33^{\circ} 36'$ N. Br. $131^{\circ} 24'$ Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 1. December 1904. — Vejrovsigt over Nordatlanterhavet for December Maaned. — Sø- og Handelsretsdomme. — S/S. „Borregaards“ Førlis. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

Skib til Salg.

Sk. „Fortuna“ af Løgstør, dr. 24,21 Tons Netto, laster 54 Tons d. w., godt udhalet, ny Sejl, er til Salg ved Henvendelse til d'Hrr. Lodser eller Havnefogden, Løgstør, hvor Skibet er beliggende, eller til Lods J. Petersen, Kvik pr. Vestervig.

Søstenslevering.

216 Kbfvn. Søsten (Rivesten) til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes herved i Entreprise i større eller mindre Partier. Betingelser m. v. udleveres her paa Kontoret. Østerbrogade 5^a efter den 28. November, hvor skriftlige Tilbud mærket: „Søsten“ modtages indtil den 7. December Kl. 12.

Amtsvejnspektøren.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Havnegade 3 St. Copensure 42

Dampskibsfører.

En yngre dygtig Dampskibsfører, med en Kapital af Kr. 20/30,000, søges for et nyoprettet Dampskibsselskab til Fragtfart paa Nord- og Østersøen. Billet med fornødne Oplysninger nrk. „Dampskibsfører Nr. 336“ modtager dette Blads Kontor.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Novbr. 1904.

Dampkibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	77	76 ³ / ₄	77
Danmark		69	70
Norden		90	90 ¹ / ₂
Kjøbenhavn		69	69 ³ / ₄
Carl	76 ³ / ₄	76 ¹ / ₂	77
Dannebrog	78 ³ / ₄ —79	78 ¹ / ₂	79
Skjold		59 ¹ / ₂	59 ³ / ₄
Urania		17 ¹ / ₂	18
Union		78	78 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		80 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂
Østasiatiske	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂	89
Østersøen		89	90 ¹ / ₂
Nordsøen		24 ¹ / ₂	27 ¹ / ₂
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		60	80
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.	60	59	61
Inga		—	—
Hejmdal		95	100
Dampkibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		—	—
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ³ / ₄	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	88 — ¹ / ₄	88	88 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ³ / ₄	88 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 7 —	93 ³ / ₄	93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		90	91 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		140 ¹ / ₄	141
Privatbank		117 ³ / ₄	118
Landmandsbank		125 ¹ / ₄	125 ¹ / ₂
Handelsbank		127 ¹ / ₄	127 ¹ / ₂
Grundejerbank		117	117 ¹ / ₄
Burm. & Wain		100 ¹ / ₂	101
Helsingørs Jærnsk.		90 ³ / ₄	91 ³ / ₄
Sukkerfabr.	160 ¹ / ₂ — ³ / ₄	160 ¹ / ₂	160 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	131 ¹ / ₂	131 ¹ / ₂	131 ³ / ₄

Vekselkurser d. 30. November 1904.

	åviets Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.19	88.95
London	18.15	18.12
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. November 1904.

Russiske Noter	216.10
4 ⁰ / ₀ Russiske Consols	91.80
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.25
5 ⁰ / ₀ Mexikanske 1899	101.80
5 ⁰ / ₀ Rumænske Stats	100.00
4 ⁰ / ₀ — — 1890	90.20

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

„Carl“ 4,000, „Norden“ 14,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Kbhvn“ 8,000, „Dannebrog“ 12,000, „Østasiatisk Komp.“ 18,000, „Foren. Dampsk.“ 38,000, „Union“ 18,000, „Skjold“ 4,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Hamburg—Kjøbenhavn og vice versa.

Damper ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamburg de samme Dage. Lægter ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Lørdag; billigste Fragtrater erholdes ved Henvendelse til Hr. H. M. Gehrckens, Hamburg.

Baltimore—Kjøbenhavn.

Dpsk. „Florida“ ventes ekspederet fra Baltimore c. 6. Decbr. „Alabama“ c. 24. Decbr. Derefter Afgang c. hver 3. Uge. Agenter i Baltimore: D'hr. Patterson Ramsay & Co.

Fra d. 1.—7. December.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført. Godsindlevering se nedenfor.

Torsdag.

Til Horsens [Thy] 3 Eftm.
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm. (Retur fra Assens direkte.)
Til Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
Til Vejle [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
Til Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Aalborg] 7 Aften.
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.
Til London [Vendsyssel] 2 Eftm. fra Korn tørringsmagasinet.
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition i Havneg. 27).

Fredeg.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg*, Aggersund*, Løgstør*, Fæggessund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.
*) Ikke for Gods.
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg*, Staun, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalpsund, Fur og Nykjøbing M. [Thy] 3 Eftm.
*) Ikke for Gods.
Til Nakskov [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).
Til Færøerne (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Boden hoffs Plads.
Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
Til Hamburg [Maja] Eftm.
Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.
Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Marie] forv. Eftm. fra Frihavnen.
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Søndag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moss og Laurvig paa Returen om Onsdagen [Baldur] 3 Eftm.
Til Samsø og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Grenaa [Falster] 10 Aften.
Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [M. G. Melchior] 12 Middag fra Toldboden.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens], 3 Eftm.
Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.
Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F., anl. Stege paa Returen om Onsdagen [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Stege, Kallehave og Præstø [Aalborg] 7 Aften.
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til Antwerpen [Jolantha] forv. Eftm.
Til Boston [Nicolai II] Eftm. fra Frihavnen.
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Frejr] 12 Nat.

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 8 Form.
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.
Til Riga forv. Eftm. fra Larsens Plads.
Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 6 Eftm.

Onsdag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania [H. P. Prior] 3 Eftm.
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).

Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.

Til Hamburg Eftm. fra Frihavnen.

Til Windau Damper forv. Eftm. fra Havnegade.

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: ENTRANCE, CARDIFF.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

Prøv engang ufortoldet

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*.

3 " fin Scotch Whisky,

3 " ægte gl. Madeira,

3 " rød Portvin,

anbefales til d'hr. Skibskaptein

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. nr. Kasse

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianterings-Forretning,
Utekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
G. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.
Tlf. 18,746.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,
Uddybningsmateriel,
Sandpumpedampere,
Transportpramme og Lægter-
fartøjer, sødygtige og
af enhver Størrelse,
altid disponible.
Bugserdampere, Trawl-
og Hav-Fiskefartøjer.
Fiskefartøjer etc.
udføres fordelagtigt
ved



Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

Damper til Salg.

En Skruedamper, lastende 250 Tons død Vægt, bygget paa Oscarshavns mek. Værksted er til Salg for Kr. 22,000. Damperen er ny istandsat for nogle Aar siden for et Beløb af Kr. 45,000. Henvendelse til L. Paulsen & Co., Dr. Tværgade Nr. 3, Kjøbenhavn.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Ved Stranden 2. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefont Nr. 124.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Patent Motoren

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft, der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.
P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.
Telef. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter Skibsmetaller, Sejldug og
Tovværksaffald til højeste Priser

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS. WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. December 1904.

11. Aarg.

H. KIRSCHNER & COHN
Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.
Repræsentanter for GÄTH & PEINE, Hamburg:
Redningskrandse, Bælter, Korkfendere etc.
HIGGINSON'S Løsehjul og Løseblokke med selvsmørende Skive.
Lager for Eksport i Frihavnen. Telefon 2297.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTER'S, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

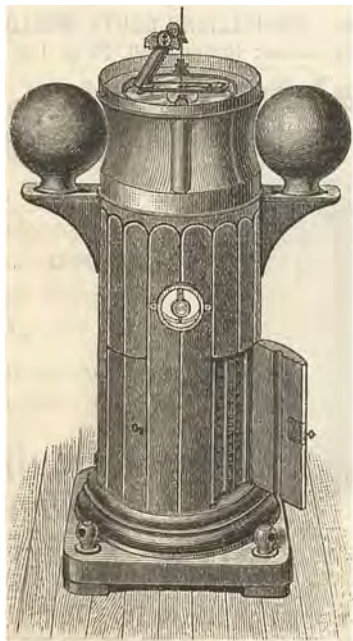
H. H. ADRIAN, I. S. V. Weilbach,
Kobbersmedemester. Sejl- og Flagmager.
Nyhavn 37. Kgl.-Hof-Leverandør.
Alt Skibsarbejde udføres. Niels Juelsgade 6.
Specialitet: Skibsklosetter. Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. Amallegade 30. udvidet 1877.
Telefon 1027.

Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet,
sidste Model.
Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
(efter Lord Kel-
vins Princip).



Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
**Patent Lod-
demaskiner,**
komplet.
**Azimuth &
Peil-
instrumenter**
efter forskellige
Modeller.
Walkers
originale
**Lodde- &
Logge-
maskine**
Cherup & A.
Sekstanter
og **Oktanter**
med Certifikat
fra Kew's Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkerter
m. m.

**Alm.
Kompasser.**
Baadskompasser
m. m.

**E. S. Rit-
chie & Sons**
originale
Spritkompasser
med korvet eller
Båd Rose med
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.
International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.
Køberfarye for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede **Mælk**

„VIKING“ Brand „NEST“ Brand
usukret. sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

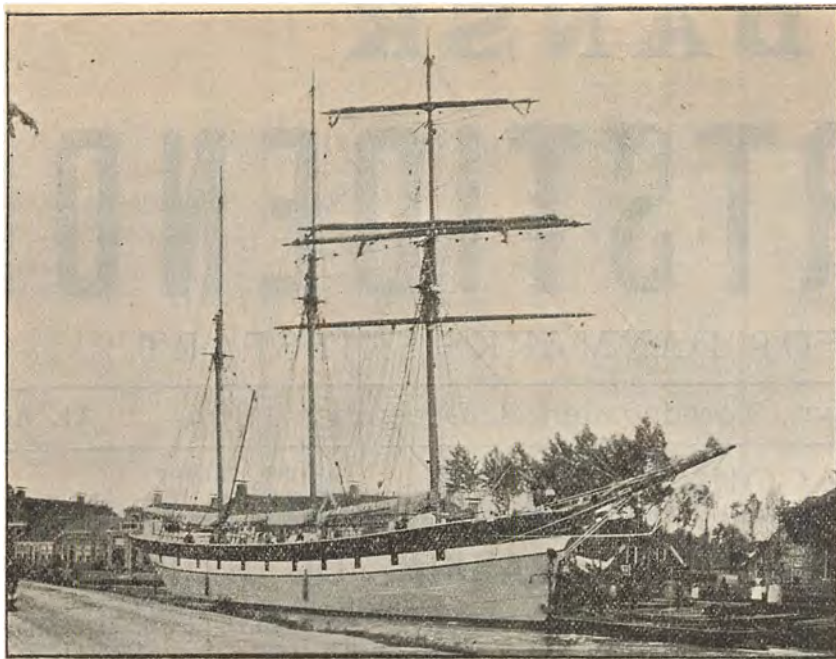
En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co.,** Kjøbenhavn



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24. Telefon 3011.



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Martenshoek, Holland.

Værftet har bygget for dansk Regning i de sidste 4 Aar „Dollar“, „Stirling“, „Dunmore“, „St. Clemens“ og desforuden 2 Nybygninger til Nykjøbing Mors og Skive i Aar, alle 3m. Skonnerter.

Moderate Priser.

Nærmere Oplysninger ved Repræsentanterne for Skandinavien

Herr Mægler F. L. Knakkegaard.

Herr Havnefoged Rasmussen

begge Nykjøbing Mors.

**Prøv engang
ufortoldet**
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac *.
3 „ fin Scotch Whisky,
3 „ ægte gl. Madeira.
3 „ rød Portvin,
anbefales til d'Hr. Skibskaptajn
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

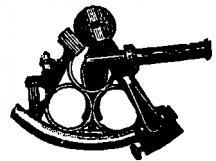
Pris 18 Kr. pr. Kasse.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

Læge H. C. Lund,
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



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



J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overaft.

Garanteret trikinfri.



Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

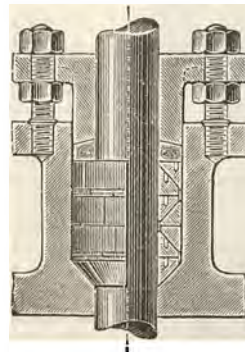
Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.
Over **47,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 8. December 1904.

Først i November Maaned paabegyndtes og afsluttedes Aarets sidste Eksamen ved Kjøbenhavns Navigationsskole, og nu er altsaa Eksamenkommissionen paa sin sædvanlige Rundrejse gennem Provinserne.

Mærkeligt nok er det forøvrigt, at disse Eksaminer, som dog for den mundtlige Dels Vedkommende er fuldstændig offentlige, aldrig eller dog i alt Fald kun meget sjældent overværes af Tilhørere. For de farende Skibsføreres og Styrmands Vedkommende er Grunden vel ret naturligt dels den, at disse, naar de ligger ved Land, er altfor optagne af deres Virksomhed til at kunne afse den fornødne Tid, og dels den, at Tidspunktet for Afholdelsen af Eksamen ved de forskellige Skoler ikke er tilstrækkelig almindelig bekendt. Væsentlig anderledes forekommer det os dog, at Forholdet maa være for de ældre, afgaaede Føreres Vedkommende og for dem, der maaske rent midlertidig opholder sig paa det tørre Land; thi saadanne maatte dog vistnok nu og da være i Stand til at følge Skolernes Virksomhed, saa vidt som Forholdene nu en Gang tillader det, og da navnlig ved at overvære Skolernes Eksaminer.

Vi tror, der vilde være meget vundet, om man kunde bringe de praktiske Navigatører og Navigationsskolen til at staa hinanden noget nærmere, end Tilfældet er nu, thi Navigationsskolen er jo dog en væsentlig Faktor blandt de mange, som Skibsfarten har i sin Tjeneste. Blandt de Maal, som dansk Skibsfart har at arbejde paa, er ogsaa dette at faa en vægtig Indflydelse paa Ledelsen af hele Navigationsvæsenet, men den første Betingelse herfor er, at man lærer Skolen og dens Forhold at kende, saaledes som de nu er, og dette Kendskab har man ingenlunde, blot fordi man for saa og saa mange Aar siden er udgaaet fra en Navigationsskole.

Som det maaske vil erindres, gjorde „Dansk Søfartstidende“ i sin Tid et Forsøg paa at forøge Kendskabet til Skolens Gerning, idet vi henvendte os til Navigationsdirektøren med Anmodning om at faa de ved de skriftlige Eksaminer stillede Opgaver til Offentliggørelse. Som bekendt offentliggøres jo nemlig Eksamensopgaverne ved alle mulige andre Eksaminer, f. Eks. ved Universitetet, Polyteknisk Lærestanstalt, Maskinisteksamen o. s. v., og vi maatte derfor antage, at en lignende Ordning let lod sig træffe ogsaa for Navigationsskolens Opgavers Vedkommende. Forsøget mislykkedes imidlertid fuldstændig, idet Navigationsdirektørens Svar gik ud paa, at Sagen var forbundet med meget store Vanskeligheder, og at en saadan eventuel Offentliggørelse maatte finde Sted i „Ministerialtidende“.

Et i Realiteten mere klart Afslag kunde vel vanskeligt gives; vi tvivler om, at nogen Navigator nogensinde har Lejlighed til at se „Ministerialtidende“, selv har vi det ikke, og den af Navigationsdirektøren projekterede Offentliggørelse kan for saa vidt gerne være paabegyndt forlængst. Hvis den er det, har det kun Kuriositetens Interesse. De store Vanskeligheder, som denne Sag skulde være forbunden med, skal nok, i alt Fald for en tidligere Perodes Vedkommende, bl. a. ligge i, at de samme Opgaver undertiden gik igen ved de forskellige Skoler; hvorvidt denne mærkelige Fremgangsmaade endnu anvendes, ser vi os dog ikke i Stand til at oplyse noget om.

Er saaledes Adgangen til at sætte sig ind i, hvad Eksamenkommissionen forlanger besvaret af skriftlige Opgaver, hindret ved ren Embedsmands-Vilkaarlighed, saa er dette blot en Grund mere til med Opmærksomhed at følge Navigationsskolens og Eksamenkommissionens Virksomhed, hvor dette lader sig gøre — altsaa ved den mundtlige Eksamen, og vi tager derfor ikke i Betænkning at opfordre dem, der interesserer sig for Navigatøruddannelsen, til saa vidt muligt at benytte denne Udvej.

Vi er imidlertid kommet temmelig langt bort fra vort Udgangspunkt og skal derfor søge tilbage til dette.

Den netop nu afsluttede Eksamen har sin væsentligste Interesse derved, at den er den første af en forhaabentlig lang Række af Eksaminer, ved hvilke en Skolemand — en af Navigationsskolens egne — fungerer som Meddommer. Gennem en længere Aarrække er jo Stillingerne som Navigationsdirektør og Meddommere udelukkende bleven beklædt med Søofficerer, oftest afgaaede, om end ved enkelte Lejligheder med Folk i aktiv Tjeneste, og mange havde vel allerede vænnet sig til den Betragtning, at en hvilken som helst anden Ordning vilde være halvvejs ulovlig eller dog i alt Fald ganske utænkelig — et Formynderskab som det, der er udøvet over Handelsflaadens Befalingsmandsuddannelse gennem Eksamenkommissionens Sættelse, kan jo nemlig være saa længe, at det formelig faar Aldershævd. Saa meget mere glædeligt var det derfor nu at se Professor Svendsen som Dommer ved Eksamensbordet. Hvad Resultatet af Professorens Virksomhed vil blive, vil først Tiden vise; man er her foreløbig henvist til at lade sig nøje med den Forvisning, at han er mødt med den Forstaaelse af Navigationsskolen og dens Arbejde, som næsten alle hans Forgængere ved deres Udnævnelse har været ganske blottet for, men allerede heri ligger der dog formentlig nogen Garanti.

Ogsaa paa et andet Punkt var denne Eksamen interessant. Tidligere fik Eksaminanden sin Karakter umiddelbart efter Eksaminationen paa den mildest talt mærkelige Maade, at Navigationsdirektøren ret hørligt tilkendegav sine Kolleger den Karakter, han ansaa for den passende, og herpaa saa at sige uvægerlig erholdt et bifaldende Nik til Svar fra begge Sider, hvilket alt sammen gik saa tydeligt for sig og i Løbet af saa utrolig kort Tid, at Eleven selv kunde bringe Visheden om Udfaldet med sig, naar han rejste sig for at forlade Eksamensbordet. Foregik en saadan „Censurering“ midt under Eksaminationen, hvad den nødvendigvis maatte, saa snart denne, som f. Eks. ved Navigation, omfattede flere Karakterer, saa bidrog den naturligvis i væsentlig Grad til at distrahere baade den eksaminerende Lærer og Eksaminanden, der hver paa sin Vis maatte være stærkt interesseret i, hvad Resultat Eksamenkommissionen kom til.

Dette er nu ganske forandret, og i Stedet har man valgt den ulige bedre og heldigvis ogsaa ulige almindeligere Metode, at hver af Dommerne giver sin egen Karakter, og paa Grundlag af disse foretages derefter den endelige Censurering, naar samtlige Eksaminander eller en væsentlig Del af disse er eksaminerede.

Er det, som det jo ligger nær at antage, Professor Svendsen, der har faaet denne Reform indført, saa skylder

man ham Tak derfor, thi om den end udadtil kan synes ganske uvæsentlig, saa betyder den dog i Virkeligheden hverken mer eller mindre end et Skridt bort fra Enkeltmandsafgørelsen og henimod en sagkyndig Kommissions Bedømmelse.

Enhver, der kender noget til Eksamensforholdene, vil forøvrigt indrømme, at det var paa høje Tid, at der blev foretaget et om end nok saa lille Skridt for at hæve Meddommerstillingen op fra det Retsvidneniveau, hvor den kun altfor længe har befundet sig.

Adskilligt synes at tyde paa, at den Krig, som Hamburg-Amerika Linjen saa hensynsløst har paaført Det forenede Dampskibsselskab, vil blive ført med den størst mulige Energi fra tysk Side; saaledes oplyser „Hamburgischer Correspondent“ for d. 5. ds., at Hamburg-Amerika Linjen nu agter at oprette en Dampskibslinje mellem Antwerpen, Kjøbenhavn og Libau.

„Neue Hamburgische Börsenhalle“, der nu ved Maanedsskiftet er smeltet sammen med det ovennævnte Blad, søgte, som vi sidst meddelte, at hævde, at den projekterede tyske Rute Stettin-Vestnorge kun var at betragte som en „Zubringer Rute“. Dette ganske uholdbare Standpunkt har „Hamb. Corr.“ opgivet, og i Stedet erklæres det nu ganske aabent, at Hensigten kun har været at aabne en Fragtkrig med D. F. D. S. Man kan, skriver Bladet, ikke fra dansk Side beklage sig over det tyske Rederis Konkurrence alene af den Grund, at D. F. D. S. hidtil stedse har holdt sig demonstrativt fjernt fra Pooldannelserne i Atlanterhavstrafiken, men iøvrigt vilde den Udvidelseslyst, som D. F. D. S. har lagt for Dagen ved at begynde at bygge store Dampere, nødvendigvis før eller senere medføre Konkurrence. Fra kompetent Side — rimeligvis direkte fra den tyske Linjes Side — ser Bladet sig yderligere i Stand til at bringe Meddelelse om, „at Hamburg-Amerika Linjen, der hidtil med Glæde har benyttet sig af D. F. D. S.' Tjeneste til sine Sideforbindelser, nu har set sig nødsaget til at opgive sin velvillige Holdning overfor det danske Rederi, fordi dette har stillet sig i Opposition til det nordatlantiske Dampskibsforbund ved — efter Atlanterhavskrigens Slutning og efter at de kontinentale Linjer har trukket sig tilbage fra Skandinavien — at søge gødnem sine reducerede Takster at tilrive sig Passagertrafiken fra Omraader, der hører ind under de kontinentale Selskaber“.

Denne Opfattelse, som Hamburg-Amerika Linjen saaledes lader tilflyde Offentligheden, kan kun betegnes som grundfalsk; vi har fra bedste Kilde haft Lejlighed til at overbevise os om, at D. F. D. S. gentagne Gange har tilbudt Forhandling, men at det kun har faaet kategoriske Ordre til Svar. Der er derfor ingen Grund til at opholde sig yderligere over denne Paastand, og det samme gælder tillige om Resten af, hvad Hamburg-Amerika Linjen i Forbindelse hermed har fremsat, idet D. F. D. S., som vi i vort Nummer for d. 1. ds. udførligt gjorde Rede for, baade under og efter Atlanterhavskrigens indtagelse en forsigtig og fuldt ud korrekt Holdning, som ikke paa noget Punkt har kunnet danne berettiget Grundlag for et Overfald som det, den tyske Linje har forøvet. Værd at lægge Mærke til er det forøvrigt, at Hamburg-Amerika Linjens Optræden end ikke i selve Tyskland vinder udelt Bifald. „Berliner Tageblatt“ hævder saaledes i sin „Handels-Zeitung“ for d. 3. ds., at Hamburg-Amerika Linjen for det tysk-danske Handelssamkvems Skyld bør vise den størst mulige Imødekommethed overfor det mindre danske Selskab. Og med Rette tilføjer Bladet, at der i danske Handelskredse hersker stor Bitterhed mod Hamburg-Amerika Linjen paa Grund af dettes „smarte“ Fremgangsmaade — en Bitterhed, som det af Hensyn til de politiske og kommercielle Forhold mellem de to Lande vil være heldigt saa vidt muligt at afdæmpe.

Chefen for Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, Bureauchef A. W. Schneider har, som vi erfarer, indgivet Ansøgning om Afsked fra sit Embede fra d. 1. Januar 1905 at regne.

Lovforslaget om Konsulat-Afgiftens Nedsættelse var i Gaar til 2. Behandling i Landstinget. Efter en ganske kort Forhandling blev Behandlingen standset og Lovforslaget henvist til et Udvalg paa 9 Medlemmer.

Firmaet Hans Smith i Kronstadt er, i Følge „Kysten“, efter Konsul Smiths Død gaaet over til hans Søn Nicolai C. Smith, samtidig med at Forretningens mangeaarige Medarbejder Konsul Ingvald Thorsen er optaget som fuldt ansvarlig Deltager i Firmaet. Forretningen fortsættes forøvrigt uforandret.

Medens Dampskibet „Ansgar“ af Kjøbenhavn for en Tid siden befandt sig i Skotland, skete en sørgelig Ulykke, idet 1ste Styrmand Dam var saa uheldig at styrte ned i Skibets Last. Han blev bragt til et Hospital i Edinburgh og herfra kom der d. 2. ds. Meddelelse om, at han er død.

Sømand Jens Oluf Albert Jensen, der sejlede med Skonnert „Alma“ af Svendborg, er d. 6. Oktober faldet over Bord i Nordsøen og druknet.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 3. Trækning finder Sted d. 14. og 15. Decbr. I Henhold til Planen vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 118,000 Lodder blive fordelt et Antal af ialt 75,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig omtrent to Tredjedele af samtlige Lodder faar Gevinster i Seriens Løb. Paa en og samme Lodsedel kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Angaaende Gevinstfordelingen til 3dje Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. I Følge Planens § 6 kan Gevinsterne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 84/1904, afsagt d. 30. November. Overretssagfører M. Carlsen som Aktor mod Kaptajn D. C. B.

Dampskibet Nordby strandede d. 3. Maj 1904 ved Tres Cuevas Point paa Østsiden af den nordlige Del af Øen Santa Maria Vest for Coronel, der ligger paa Chiles Vestkyst. Trods alle Forsøg paa at faa Skibet flot, blev det staaende, og d. 6. Maj brækkede det over og blev forladt af hele Besætningen.

„Nordby“ var 3,896 Brutto og 2,476 Netto Tons, bygget i 1894, og var paa Rejse fra forskellige Havne til Vestindien for Ordre med Salpeter. Efter Strandingen afgav en Del af Mandskabet Søforklaring for den danske Konsul i Valparaiso, og efter Mandskabets Ankomst her til Landet afholdtes Søforhør. Paa Grundlag af det derunder fremkomne blev der efter Ordre af Anklagemyndigheden anlagt Sag imod Kaptajn B. for formentlig Overtrædelse af Sølovens § 293.

Da Skibet d. 3. Maj afgik fra Coronel, var det Regntykning med Vind af NO. — Vindstyrke 6 à 7 — og urolig Sø. Kl. 4,46 rundedes Punchedo-Point, som ligger c. 2 Kml. Vest for Coronel, saaledes at dette Forbjerg havdes i c. 1/2 Kvartmils Afstand; der styredes derefter først i ganske kort Tid V. N. V. og derefter V. t N. dev., og Kursen skulde derefter, idet der regnedes med 17° østlig Misvisning og med en Deviation af c. 11° v (1 Streg), være retvisende N 13° V. Skibets Kompasser havde imidlertid ikke været nøjagtig under-

søgte siden i Marts 1903, og navnlig havde der ikke i den sidste Tid været Lejlighed til at undersøge Deviationen paa vestlige Kurser. Naar Kaptajnen ved denne Lejlighed regnede med 1 Stregs vestlig Deviation, var det, fordi han ikke i Deviationsbogen om Bord havde fundet nogen højere Deviation.

Ved Afgangen fra Coronel var 1ste Styrmand og Kaptajnen paa Broen. Da 1ste Styrmand Kl. 6 $\frac{1}{2}$ afgav Vagten, kunde man efter hans Mening se saa langt, at der ingen Betænkelighed var ved at gaa med fuld Fart. Han havde ikke set Land, da han gik ned, og heller ikke Blinkfyret paa Santa Marias Vestkyst. 1ste Styrmand afløstes af 3dje Styrmand, og denne og Kaptajnen var paa Broen til Grundstødningen skete og forvissede sig begge om, at den opgivne Kurs holdtes. Man fik hverken Fyr eller Land i Sigte før Grundstødningen. Kaptajnen mener, at man kunde se 2 à 3 Kvartmil frem nærmest Vandoverfladen, medens det højere oppe var tykt, men 3dje Styrmand og Udkigsmanden mener ikke, at man kunde se længere end 2 à 3 Kabellængder frem. Ved Grundstødningen viste Loggen 15 Kml. fra Punchoco Point; fra dette Sted til Tres Cuevas Point er der noget over 16 Kml., og fra Strandingsstedet til det Sted, hvor Skibet efter den styrede Kurs antoges at skulle have været i Strandingsøjeblikket, var der en Afstand af c. 5 Kml., saa at Skibet altsaa i Løbet af de to Timer fra Kl. 4 $\frac{3}{4}$ til 6 $\frac{3}{4}$, hvis Deviationen ikke har været større end beregnet, maa være forsat saa meget Sydvest over af Storm og Vind. Hvad Strømmen angaar, skal der efter en „Sailing direction“ være noget uregelmæssige Strømforhold i disse Farvande. Det skal endnu bemærkes, at man slet ikke ses at have iagttaget et Fyr, der findes paa Kysten c. 4 Kml. Syd for Coronel, eller undersøgt dets Stilling nærmere.

Kaptajnen maa nu siges slet ikke at have taget mulige Strømforhold i Betragtning; endvidere er han, skønt han ikke kunde stole paa den forudsatte Deviation, og uagtet han hverken fik Fyr eller Land i Sigte, vedblevet at sejle videre med en haard Kuling om Styrbord og med en Kurs, der i alt Fald kun viste 3 Kml. Nord om de nordligste Smaaskær Nord for Santa Maria, skønt der var frit Farvand Nord over. Han findes saaledes at have forvoldt Strandingen og at have gjort sig skyldig i en Uforsigtighed og Forsømmelse, som maa paaføre ham Ansvar efter Sølovens § 293.

Efter Omstændighederne findes han derfor at burde idømmes en Bøde til Statskassen af 400 Kr. og tilpligtes at betale Sagens Omkostninger, derunder Salær til Aktor og Defensor — 30 Kr. til hver.

Dom i S. S. Nr. 81/1904, afsagt d. 23. Novbr. 1904. Overretssagfører Paludan som Aktor mod Styrmand J. C. A.

Dampskibet Guldborg afgik d. 6. Februar 1904 fra Windau med en Ladning Props bestemt til Boness. Den 8. Februar Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Form. passerede man Drogdens Fyrskib; der var svag nordlig Vind, overtrukket men sigtbart Vejr. Der styredes N $\frac{1}{2}$ O dev. (11 $^{\circ}$ v. Misv. og 1 à 2 ø. Dev.). Nordre Røse passeredes c. 1 Kabellængde Østen om, hvorefter der styredes saaledes, at Tønden paa Middelgrundens Sydspids havdes omtrent 1 Streg om Styrbord. Da de var $\frac{3}{4}$ Kml. fra Tønden, gik Kaptajnen ned for at hente nogle Papirer, som han vilde have i Land med Lodsbaaden, og beordrede Styrmand J. C. A. til at styre midt ned gennem Kongedybet saaledes, at han havde de røde og de hvide Vagere henholdsvis om Bagbord og om Styrbord. Da Kaptajnen havde været nede i 2 Minutter, mærkede han, at Skibet tog Grunden, og da han straks styrtede op, viste det sig, at det stod saaledes paa Middelgrunden, at det havde Tønden paa sammes Sydspids tæt ved Styrbords Laaring og den hvide Trekant paa Middelgrundens Vestside ret for.

Efter Styrmandens Forklaring gav han ikke Ordre

til at dreje Bagbord over tilstrækkelig tidlig, til at Skibet kom til at holde midt i Farvandet, men han havde først beordret Styrbords Ror, da Skibet kun var c. 1 $\frac{1}{2}$ à 2 Skibslængder fra Tønden paa Middelgrundens Sydspids. Selv om nu Rorgængereren — hvad denne iøvrigt har benægtet — har udført Ordren langsomt, maa det dog ubetinget antages, at Ordren er givet for sent, og at dette medførte, at Skibet grundstødte.

Tiltalte Styrmand maatte nu erkendes ved sit Forhold ved den nævnte Lejlighed at have gjort sig skyldig i en saadan Forsømmelse, at han i Henhold til Sølovens § 306 jfr. § 293 vilde være at anse med en Bøde til Statskassen af 200 Kr.; endvidere tilpligtedes han at tilsvare Sagens Omkostninger, derunder Salær til Aktor og Defensor med 25 Kr. til hver.

Dom i S. S. Nr. 70/1904, afsagt d. 23. Novbr. 1904. — Overretssagfører V. S. Salomonsen som Aktor mod Skibsfører J. C. J.

Damperen „G. Koch“ af Kjøbenhavn afgik d. 4. Marts i Aar fra Hamburg, bestemt til Cardiff i Ballast. Den 7. strandede Skibet i Coverach Bugten lige Nord for Kap Lizard. Skibet blev senere taget af, men havde taget betydelig Skade. I Anledning heraf er Skibets Fører af Aktor forlangt draget til Ansvar efter Sølovens § 293. Af de om Bord førte Dagbøger og de ved Retten stedfundne Afhøringer fremgik følgende: Den 6. Kl. 1.53 Morgen passerede Skibet Dover, Kl. 4 $\frac{1}{2}$ var det tværs af Dungeness i 1 $\frac{1}{2}$ Kml. Afstand og Kl. 7.10 tværs af Royal Sovereign Fyrskib i 1 Kml. Afstand. Skibet gik fuld Kraft og gjorde en Fart af c. 9. Klm. i Timen, Vinden var østlig med en Styrke af 4, Luften diset. Kursen, der om Morgenen d. 6. havde været VSV. $\frac{1}{2}$ V. dev., blev Kl. 9 Form. — altsaa c. 2 Timer efter at Royal Sovereign var passeret — forandret til V. dev. (der var 15 $^{\circ}$, senere 16 $^{\circ}$ vestl. Misv. og først 4 $^{\circ}$, senere 3 $^{\circ}$ østl. Deviation). Kl. 9 Aften ændredes Kursen efter Kaptajns Ordre til V. $\frac{1}{2}$ N. dev. Kl. 12 $\frac{1}{2}$ Nat paa 1. Styrmands — Jeppesens — Vagt fik Styrmanden pludselig et Blinkfyr i Sigte tværs om Styrbord. Han varskoede Kaptajnen, som straks kom op, men da var Fyret forsvundet i den tykke Luft. Han antog det for Start Point og mente, at det var en halv Snes Kvartmil borte. Senere kom Kaptajnen op igen og ændrede Kursen til V. t. N. (altsaa igen en halv Streg nordligere). Kl. 4 overtog 2. Styrmand Vagten og fik af 1. Styrmand meddelt, at han skulde styre V. t. N. dev., og at de skulde være ved Kap Lizard c. Kl. 6 Form. Allerede Kl. 3 skulde Skibet have været en Del indenfor Eddystone Fyrs Synskreds, men dette Fyr saas hverken da eller senere. Mellem 5 $\frac{1}{2}$ og 6 varskoede Styrmanden Kaptajnen om, at man havde en modgaaende Dampklos om Bagbord; Kaptajnen kom op, men gik kort efter ned igen; Styrmanden bemærkede, at de nu snart skulde have Kap Lizard i Sigte, hvortil Kaptajnen svarede, at han vilde varskos, naar det kom i Sigte.

Kl. 6 $\frac{1}{4}$ Form. saas der pludselig Brænding forude, omtrent 1 Streg om Bagbord. Der blev straks slaet Stop og fuld Kraft Bak, idet Roret lagdes haardt Bagbord. Skibet vilde imidlertid ikke gaa agterover paa Grund af den østlige Vind, og Kaptajnen, der straks var kommet paa Broen, beordrede da fuld Kraft frem for at faa Skibet til at luve op for det Bagbords Ror, men det lykkedes ikke, og Skibet tørnede saa med Bredsidens mod Land paa Klipperne og blev staaende fast. Skibet blev meget læk, og Besætningen maatte forlade det. Det skal i Forbindelse hermed bemærkes, at Fyret ved Kap Lizard ikke kan ses af Skibe, der kommer Øst fra, naar de er noget nordlig i Farvandet, hvilket 2. Styrmand imidlertid ikke vidste noget om.

Efter det fremkomne maa det nu anses for givet — som ogsaa af Kaptajnen erkendt — at Skibet, da det stødte, befandt sig c. 7 Kml. vestligere og c. 4 Kml. nordligere, end det efter Fart og Kurs var beregnet at

skulle være. Naar Kaptajnen 2 Gange havde sat Kursen nordligere, hver Gang en halv Streg, havde det været begrundet i, at han netop havde tænkt sig, at Skibet var sydligere i Farvandet, end det skulde være; dette var ogsaa til Dels Grunden til, at han ikke var blevet urolig over, at man ikke havde faaet Eddystone at se, eller over at han Kl. 6 Morgen endnu hverken saa Antoni Fyr ved Falmouth eller Kap Lizard Fyr (eller Refleks fra dette); tillige tænkte han, at det kunde have sin Grund i, at det var diset inde over Land.

Retten fandt ikke, at Kaptajnen havde haft nogen- somhelst berettiget Grund til at antage, at Skibet be- fandt sig sydligere i Farvandet, end det skulde være; det kunde endvidere ikke antages, at han havde ofret nogen Tanke paa, at Vind og Strøm — om hvilken sidste han intet vidste — kunde forsætte ham en Del vestligere og nordligere end beregnet efter Kurs og Fart. Han maatte herefter siges at have gjort sig skyldig i en saadan Uforsigtighed og Forsømmelighed i sin Navigation, at han under Hensyn til den skete Stranding vilde blive at anse efter Sølovens § 293, efter Omstæn- dighederne med en Bøde til Statskassen af 400 Kr., hvorhos han vilde have at tilsvare Sagens Omkostninger til det offentlige, derunder Salær til Aktor og Defensor med 30 Kr til hver

Havnefoged Carl E. Møller.



Paa Mandag d. 12. December fylder Havnefoged i Svendborg Carl E. Møller 70 Aar. Det vil blive en Dag, der vil føles som en Mærkedag ikke alene af ham selv, men af de mange i Sø- fartsstanden omkring i Landet, der kender ham og har lært at værdsætte ham og hans offentlige Virksomhed. For disse vilde vi gerne gøre os til Tolk.

Der er ikke Anledning til at an- vende mange Ord paa at skildre de ydre Former for Havne- foged Møllers Livsbane, der har været saare enkel og retlinet, særlig efter at hanophørte med det altid noget bevægede Liv paa Søen. Møller er født og opdragen i Svendborg, har modtaget sin første Uddannelse som Sømand om Bord i Svendborgskibe og var for nu over 50 Aar siden den første, der tog Styrmandseksamen paa den da nyoprettede Navigationsskole i Svendborg. Som Skibsfører førte han Skibe fra sin Fødeby, og han opnaaede stor Anseelse blandt sine Standsfæller og i sin Hjemstavn som en dygtig Sømand og Skibsfører. Dette viste sig ogsaa, da Havnefogedposten i Svendborg for 24 Aar siden blev ledig; Møller blev da valgt til at beklæde den, og han har altsaa i den lange Aarrække, der siden er forløben, været den praktiske Leder af Svendborg Havn. Det har været et Tidsrum, i hvilket denne Havn, som saa mange af vore Provinshavne, har været i en meget stærk Udvikling, og Møllers Navn vil da være knyttet til Havnens Historie i en af dens mest udviklingsrige Perioder.

Havnefoged Møllers Virksomhed har imidlertid ikke været indskrænket til den kyndige og samvittighedsfulde Bestridelse af Havnefogedposten. Han har i en lang Aarrække ved Siden heraf været Reder for flere Sejl- skibe, og netop denne Gerning har ført ham ind i den offentlige Virksomhed, som der for os er særlig Anled- ning til at minde om. Faa har som han haft Forstaa- elsen af, at det for Søfarten her i Landet gjaldt om at skabe sig saa stærke Organisationer, at den med Tryg-

hed kunde lægge sine offentlige Interesser i deres Haand, og det Arbejde, han har udført for Søfartsstandens Orga- nisation, er meget betydeligt. I sin Hjemstavn er han Leder af flere lokale Søfarts-Foreninger, gennem hvilke der er udrettet saare meget godt og ydet omfattende Støtte, hvor saadan tiltrængtes. Men ogsaa i langt videre Kredse har Møllers Virksomhed sat sig Spor, idet han ved Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Oprettelse i 1895 overtog Ledelsen af dens Kredsafdeling for Fyen som dennes Formand. Sejlskibsrederi-Foreningen, der jo om- fatter hele Landet, har i Fyens Kredsafdeling en af sine bedste Støtter, baade ved dens store Medlemstal og ved det dygtige Arbejde, den har udført for Foreningens og dermed for Sejlskibsrederiets Interesser. At Æren her- for i første Række tilkommer Møller, vil vist alle, der kender Forholdene, være enig med os om; han har styret Kredsafdelingen mønsterværdigt, og han har med stor Energi forfægtet dens Interesser. Møllers Indflydelse har herigennem strakt sig vidt; ligesom adskillige af de for Sejlskibsrederiet vigtige Spørgsmaal, der i de senere Aar har foreligget, er skabte ved hans Initiativ, saaledes har hans Mening stedse været af megen Vægt ved deres fortsatte Behandling. Derfor skylder danske Sejlskibs- redere og deres fælles Forening ham megen Tak.

Havnefoged Møller hører til de, desværre ikke saa talrige Mænd, der deltager i offentligt Liv uden at inter- essere sig for den ydre Glans, der ofte følger hermed. Han nærer en levende Interesse for de Sager, der skal fremmes, og han kan deltage i Forhandlingerne om dem med en Lidenskab, der maaske kan føre ham længere ud i yderlige Standpunkter, end han selv ønsker at komme; men han har altid kun Sagen selv for Øje og ledes ikke af Bevæggrunde, der ikke vedkommer den. Derfor har han ogsaa stedse øvet sin Indflydelse fra en for- holdsvis tilbagetrukket Stilling, har ikke ønsket at være mellem dem, der ogsaa formelt er de ledende. Uden Tvivl vilde det falde bedst i hans Smag, om ogsaa hans 70 Aars Fødselsdag paa Mandag undgik Offentlighedens Opmærksomhed. Men vi mener dog at handle rigtigt i at minde denne om det gode Arbejde, Havnefoged Møller gennem saa mange Aar uegennyttigt har udført for vor Søfart, og at ønske ham og den, at han endnu i lang Tid maa fortsætte det med usvækket Kraft.

Ulykkesforsikringen og Sejlskibs- rederierne.

Statens statistiske Bureau har, som vi er- farer, i disse Dage til Landets samtlige 1300—1400 Sejlskibsrederier udsendt en Skrivelse med tilhørende Skema, hvilket sidste ønskes udfyldt med Oplysninger for hvert enkelt af vedkommende Rederis Sejlskibe paa 20 Reg.-Tons Brutto og derover. Gennem disse Skemaer skal tilvejebringes Oplysning om:

1) Størrelsen af Besætningen (Førere og andre Officerer inklusive) paa her i Landet registrerede eller Registreringspligt undergivne danske Sejlskibsfartøjer paa 20 Reg.-Tons Brutto og derover, samt

2) skønsvise Oplysninger om, hvor stor en Del af Besætningerne paa de nævnte Skibe der kan antages at være Familieforsørgere.

Skemaet ønskes udfyldt snarest muligt og tilbage- sendt Bureauet i hvert Fald inden d. 15. ds.

Disse Oplysninger indhentes efter Begæring af Folke- tingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Sø- folks Ulykkesforsikring, og det tør vel antages, at Udvalgets Ønske om at erholde dem er foranlediget af de fra Skibsfartens Side fremførte Anmodninger om

Ændringer i Lovforslaget med Hensyn til den Statsunderstøttelse til Ulykkesforsikringen, der vil være at yde Sejlskibsrederne. Vi tilraader derfor Sejlskibsrederne i egen Interesse at indsende de omhandlede Oplysninger saa hurtigt som muligt og saa fuldstændige, som det lader sig gøre.

Fragtmarkedet.

Fra flere af de større, oversøiske Markeder har der i de sidste Dage været lidt mere Begær efter Tonnage, og Raterne har som Følge deraf fæstnet sig, men for de evropæiske Markeders Vedkommende, særlig Østersøens, gør der sig fremdeles en i høj Grad følelig Flovhed gældende. I Østersøen er Tilstanden nu saadan, at det faktisk er umuligt, selv til en nok saa ussel Fragt, at placere alle de Baade, som er fragtsøgende, og Resultatet er, at en stor Del af disse derfor maa løbe i Ballast efter Kul, hvilket selvfølgelig kun trykker de i Forvejen allerede yderst beskedne Kulfragter. Bliver der ikke snart mere Liv i Eksporten fra Østersøen, vil det næppe vare længe, inden der maa begyndes paa Oplægning, thi de nuværende Fragtrater i Nord- og Østersøen giver kun Underskud, og hvis 1500/3,000 Tons Baade sendes længere ud efter, vil kun de allerfærreste, som er af ganske moderne Type, og som egner sig for specielle Farter, maaske kunne tjene lidt, medens nogle lige akkurat vil kunne faa Sejladsen til at balancere, men Hovedmassen vil kun sætte Penge til. Som man ser, er Forholdene for Dampere af forannævnte Størrelse ret fortvivlede for Øjeblikket, hvorimod Chancerne for Baade paa over 5,000 Tons nærmest maa siges at ligge noget bedre end for en Uge eller to siden.

Det østlige Marked har fragtet et ret betydeligt Antal Baade. Calcutta er lidt svagere, og det er tvivlsomt, om 22/6 Dødvægt pr. December kan gentages, men andet Steds er Tonen fast. Bombay er igen lidt bedre og har betalt 16/ à 16/3 pr. December til udsøgt Havn, Kurrachee 16/3 à 16/6 pr. December/Januar. En stor, dansk Baad sluttedes fra Bombay til Filadelfia eller Baltimore til 20/6 for Erts, December Lastning. Rishavnene viser mere Liv paa Basis af 23/9 O. C. 13/6 én, 14/ to japanske Havne.

Sortehavet er fremdeles flovt, og den Smule Begær, der er, indskrænker sig til prompt Tonnage. Fra Odessa, Nikolajeff, Novorossisk eller Theodosia betales ikke over 7/ for større Baade til udsøgt Havn, medens mindre Baade paa Charter kan faa omkring én Shilling mere. Sulina har sidst sluttet til 7/3 Antwerpen eller Rotterdam for 4/5,000 Tons Baade. Poti har taget et Par Baade for Erts og betalte 9/1½ à 9/3 Rotterdam, 9/6 à 9/9 Antwerpen.

Middelhavet har haft overvældende mange Tilbud af Dampere, men da der samtidig fremkom flere ny Ordre, navnlig for Erts, har Raterne holdt sig omtrent uforandrede. Der sluttedes ikke saa faa Ertslaster, bl. a. til 7/4½ Huelva/Bordeaux, 5/10½ Carthagera/Maryport, 5/4½ à 5/6 Middlesbro, 5/1½ Marbella/Swansea, 6/7½ Grækenland/Rotterdam, alt med „free despatch“. For Esparto betales 12/6 fra Oran eller Arzew til Aberdeen, og for Fosfat noteres 7/6 Sfax/Antwerpen, 8/ Bona/Mühlgraben. Aleksandria flov og har sidst sluttet en ganske prompt Baad til 6/ Bomuldsfrø Hull direkte. Fra Bilbao er Ertsfragterne lidt flovere paa Basis af 4/6 Rotterdam, 4/4½ Middlesbro, 3/9 Cardiff.

Nordamerika har, trods det endnu er flovt, fragtet mere end ellers i de sidste Maaneder. Fra Golfen er Raten nu igen oppe paa 10/6 Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, hvilket er en Bedring af 6 d. à 9 d. fra foregaaende Uge. For Bomuld betales 26/3 à 28/9 fra Savannah og 22/ fra Wilmington til U. K. eller

Kontinentet pr. December og December/Januar, og for Tømmer gentoges foregaaende Uges Rater. Petroleum fra New York til Shanghai betalte igen 18 Cents. Kornbefragterne fra Northern Range begynder nu at røre paa sig, og der noteres 1/10½ à 2/, men effektive Forretninger er endnu ikke gjorte.

La Plata har fragtet nogenlunde livligt. Markedet var fast for December paa Basis af 17/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., medens der for ny Høsts Afskibning placeredes en Del Tonnage til 17/6 à 18/3, eftersom større eller mindre Baade. Fra Buenos Aires sluttedes til 15/6 for prompt.

Østersømarkedet er under al Kritik elendigt, baade med Hensyn til Fragterne, Ladningernes Beskaffenhed og Ekspeditionerne; navnlig i Libau hindres de meget af den stadig herskende Mangel paa Jærnbanemateriel og deraf følgende smaa Tilførsler. Reval er fremdeles meget mat paa Basis af 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam. Riga noterer 9 à 9¾ d. Havrebasis, 20/ D/B. London, 1/1½ Havrequarter Sunderland (c. 4,000 Qrs. Baad), og ved Anlægning gennemføres 9 d. Havreqr., Hfl. 11 D/B. Rotterdam, Frs. 18 Hør, Frs. 7 Oljekager Dunkerque eller Ghent. Windau har intet at byde paa. Libau noterer kun 8¼ d. London eller Rotterdam, 9 d. Antwerpen, men Ladning er meget knap. Sleepers fra tyske Pladser offereres sparsomt, og der opnaas ikke over 6/ til London, 5/6 engelsk Kulhavn paa Østkysten.

Kulfragterne fra Wales er faste, og Begæret til Middelhavet er godt. Fra Cardiff sluttedes til 6/ à 6/3 Barcelona, Frs. 7 Marseilles, 6/ à 6/1½ Genua, 5/9 à 5/10½ Neapel, 6/ Messina, 6/9 Venedig, 5/6 Aleksandria eller Port Said, 6/4½ Aden, 6/4½ Bombay, 18/3 Japan, 5/9 Teneriffa, 6/9 La Plata. Tynen har været nogenlunde fast og aktiv, men i Retning af Middelhavet er der nu Tegn til en Tilbagegang; af Befragtingerne nævnes: 5/10½ Barcelona, 5/6 Genua, 5/6 Konstantinopel, 3/7½ Aalborg (1,900 Tons), 4/3 Stockholm, 3/9 Swinemünde, 3/10½ Lübeck. Firth of Forth er flov og fragter næsten intet, der blev betalt 3/9 Kjøbenhavn (2,000 Tons), 4/3 Fredericia eller Horsens (1,150 Tons), 4/ Neufahrwasser, 4/ Riga, 4/ à 4/3 Libau, 4/4½ Trelleborg (1,250 Tons), 4/1½ Kjøge (1,350 Tons).

Fragtmarkedet for Sejlere paa Østersøen har i de sidste Dage været præget af Flovhed fra næsten de fleste Kornpladser. Hvad Kønigsberg angaar, da meldes der nu atter om Isvanskeligheder, og der blev i forrige Uge telegraferet derfra, at man kun kunde placere derliggende Skibe paa Grund af Frosten. Colberg søger dog stadig Skibe baade for Rug og Havre til Danmark, Sydsverrig til 5 Mark resp. 6 Mark. Stettin er noget stille og fast, og der blev forlangt 70 Pf. pr. Sæk Mel til Danmark, ligesom der skal være sluttet Cement til Isefjorden til 90 Pf. Skibe, som er bestemte til denne Plads, vil sikkert kunne paaregne en god Returfragt.

ab Stralsund har det atter vist sig noget fast; det har knebet med at faa et Bud i disse Dage derfra, og da til 4 Mark for Rug, men man maa nu haabe, at ballastgaaende Skibe ikke antager under 4½ Mark, hvortil der sidst er sluttet, ja endog 4¾ Mark til Odense.

ab Kjøbenhavn havde man det Særsyn at se Fragterne gaa ret betydeligt op, da der kun var et Par fragtsøgende Skibe; saaledes blev der sluttet til Horsens 22½ Øre, til Sæby 27½ Øre for Bomuldsfrøkager, samt til Trelleborg 17 Øre for Oljekager, endvidere er sluttet 4 Mark for Byg til Rügenwalde, i Forbindelse med Rug Retur til Danmark 5 Mark, Sydsverrig 5½ Mark; det er atter stille, men da der i Lørdags ankom en Damper fra Sortehavet, ligesom der i de nærmeste Dage ventes endnu nogle Dampere, vil der vel atter blive udbudt nogle Laster.

ab Sydsverrig noteres til Kappeln 4½ à 5 Mark, Danzig 4¼ Mark for Gadesten, samt til Sønderborg Kantsten 6 Mark.

Ugens Havarier.

John Hintze, 3-m. Skonnert af Rønne, kom den 1. ds. for Indgaaende til Stolpmünde i Kollision med Østmolen, fik Bovsprødet knækket og drev derefter i Land bagved Molen, 'efter at alle tre Master var faldne. Skibet er fuldt af Vand. Besætningen er reddet.

John, 3-m. Skonnert af Mariehamn, der, som meddelt, grundstødte den 22. Novbr. udfor Dragør og bragtes flot og ind hertil, har ved Grundstødningen faaet en Del Skade i Bunden og har mistet Roret.

Levante, Skonnert af Skillinge, er, paa Rejsen fra Borgå til Danmark med Trælast, indkommet til Kalmar med nogen oven Bords Skade og maa reparere, forinden Rejsen fortsættes.

Cæsar, Skonnert af Marstal, er den 24. Novbr., paa Rejsen fra Kongsberg til Frederikshavn med Havre, grundstødt i Nærheden af Trelleborg.

Betty, Dpsk. af Motala, er den 30. Novbr., paa Rejsen fra Riga til Aalborg med en Ladning Hørfæ, grundstødt ved Karlskrona. Skibet er Vrag.

Sjofna, Dpsk. af Bergen, er indbragt hertil for Reparation efter Grundstødning ved Kjørtømde. Skibet var paa Rejsen fra England til Masnedund med en Ladning Kul.

Fyen, Dpsk. af Kbhvn., kom den 2. ds., paa Rejsen fra Odense i Ballast til Helsingør, paa Grund ved Hasseløre i Odense Kanal. Flot med Assistance og fortsat.

Julius Holmblad, Dpsk. af Kbhvn., har været paa Grund ved Indsejlingen til Grangemouth. Skibet kom flot med Assistance af en Bugserdamper.

H. C. Andersen, Dpsk. af Kbhvn., er ankommet til Antwerpen fra Libau. Skibet har haft meget haardt Vejrs under Vejs og har mistet en Del af Dækslasten.

Dannebrog, Skonnert af Allinge, kom den 3. ds., paa Rejsen fra Randers til Hjemstedet i Ballast, paa Grund ved Skotterup. Flot uden Assistance og fortsat.

Gitano, Dpsk. af Hull, er, paa Rejsen fra Danzig til Hjemstedet med Stykgods, kommet paa Grund ved Sydenden af Amager. Svitzers assisterede Skibet flot og ind hertil.

Rigmor, Skonnert af Fakse, er den 5. ds., paa Rejsen fra Holbæk til Kbhvn. med en Ladning Byg, strandet udfor Tidsvildeleje. Besætningen er reddet.

Nordstjernen, Skonnert af Aarhus, er den 3. ds., paa Rejsen fra Lübeck til Holbæk med Stykgods, strandet ved Riddertofte paa Lollands Vestkyst og er Vrag. En Del af Ladningen er bjærget. Skibet var bygget 1890 i Drammen og maalte 40 Netto Reg.-Tons.

Morsø, Skonnert af Vejle, har, paa Rejsen fra Kolberg til Frederikssund med en Ladning Rug, maattet søge ind til Swinemünde for Nødhavn. Skibet er læk og har Slagside; maa losse og reparere.

Nerma, Dpsk. af Esbjerg, er, paa Rejsen fra Pernau til Schiedam med Korn, indbragt til Kalmar efter Grundstødning ved Græsgaard (Øland).

Neptun, Dpsk. af Esbjerg, har den 30. Novbr., paa Rejsen fra Finland med Trælast, været i Kollision ved Themsen med engelsk Dpsk. Osidian og har faaet nogen Skade paa Stævnen over Vandlinjen. Osidian maatte derimod sættes paa Grund nedenfor Gravesend.

Gotfred, Galease af Fakse, kom den 30. Novbr., paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Flensborg, paa Grund ved Nyord. Flot med Assistance.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5, den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Uniformer, Livreer og Civilklædninger.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 6. December.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 1. Decbr. — Alabama, Gøtsche, afgik herfra 5. December til Baltimore. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 19. November til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Reval 28. November. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Riga 5. December til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 24. November. — Antwerpen, Madsen, ankom hertil 2. December. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 19. Novbr. — Arno, Strubberg, ankom til Marseille 5. Decbr. — Axelhus, Skow, ankom hertil 4. December. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Valencia 2. Decbr.

— Beira, Lunge, ankom til Newcastle 5. Decbr. — Ceres da Cunha, ank. hertil 3. Decbr. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Riga 30. November. — Christian IX., Müller, ankom hertil 6. Decbr. — Dagmar, Larsen, pass. Gibraltar 1. December for Genua. — Douro, Mortensen, ankom til Garrucha 5. Decbr. — Esbjerg, Søeberg, ankom til Gefle 4. Decbr. — Florida, Ørum, afg. fra New York 3. Decbr. til Baltimore. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 5. Decbr. — Garonne, Kromann, ankom til Riga 1. December. — Georgios I., Sørensen, afgik fra Newcastle 3. December hertil. — Hekla, Egense, afg. herfra 23. November til New York. — Hellig Olav, Holst, ankom til New York 30. November. — Hengest, Harder, ankom til London 2. Decbr. — Hjelm, Simonsen, ankom til Danzig 3. Decbr. — Holar, Ørsted, ankom hertil 4. Decbr. — Island, Holm, afgik fra Christiania 5. Decbr. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Oporto 2. Decbr. hertil. — Jolantha, Kann, afg. fra Pillau 4. December hertil. — Kasan, Hansen, afg. herfra 5. December til Libau. — Kentucky, Staal, ankom hertil 5. Decbr. — Kiew, Christiansen, ankom hertil 6. December. — Kursk, Gommessen, afgik fra Libau 4. Decbr. til London. — Leopold II, Meyer, ankom til Newcastle 5. Decbr. — Loire, Caignou, afgik fra Bordeaux 4. Decbr. til La Rochelle. — Louise, Kruse, ank. til Kongsberg 2. December. — Louisiana, Andresen, pass. Dunnethead 5. December for Christiania. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 13. November. — Morsø, Sørensen, afgik herfra 5. Decbr. til Kongsberg. — Moskov, Meldahl, afgik fra Dartmouth 2. December hertil. — Nicolaj II, Lissner, ank. hertil 27. Novbr. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Stettin 4. Decbr. til Riga. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. til Reval 2. December. — Omsk, Jonsen, ankom til Reval 30. Novbr. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 4. December. — Perm, Christensen, afgik fra Havre 4. December hertil. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 3. December. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 4. December. — Rita, Schibbye, ankom til Arendal 5. December. — Seine, Damp, ank. til Bordeaux 30. Novbr. — Skalholt, Larsen, ankom til Trondhjem 6. Decbr. — Texas, Andersen, ank. til New Orleans 16. November. — Thyra, Fischer, ankom til Libau 3. December. — Tiber, Bech, afgik fra Lissabon 4. Decbr. til Dartmouth. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 2. December til New York. — Valdemar, Johnsen, ankom hertil 3. Decbr. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 5. December. — Tjaldur, Rothe, afgik herfra 3. December til Færøerne via Leith. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Leith 3. December til Island. — Fix ankom hertil 4. Decbr. — Marie afgik herfra 5. Decbr. til Stettin. — Vadsø afgik fra Eccles 3. Decbr. til Liverpool. — R. F. Berg ank. hertil 27. November.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 6. December. — Frode, Meyer, ankom til Kjøbenhavn 3. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Riga 28. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra London 6. December. — Erik II, Mahneke, afg. fra Sunderland 1. December. — Knud II, Hansen, ankom til Riga 2. Decbr. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 5. December. — Ragnar, Holst, ankom til Sunderland 4. Decbr. — Skjold, Rissø, afgik fra Riga 5. Decbr. — Magnus, N. P. Jørgensen, afg. fra Aarhus 3. December. — Olaf, Petersen, afgik fra Borgå 27. Novbr., ankom til Zaandam 7. Decbr. — Svend II, Riber, afgik fra Rotterdam 3. Decbr. — Harald, Hveysel, ankom til Stettin 4. Decbr.

Viking, Bjørn, Huus, afgik fra Riga 6. December. — Vagn, B. Mahneke, ankom til Aarhus 2. Decbr.

Danmark, Thorvaldsen, Madsen, afgik fra Rotterdam 6. December, best. til Boness. — Ansgar, Prædhjørn, afgik fra Aarhus 2. December, bestemt til Grangemouth. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Reval 25. Novbr. — Hamlet, Reese, ankom til Aarhus 6. December. — Helge, Olsen, afgik fra Libau 1. Decbr., best. til Emden. — Rolf, Olsen, ankom til Riga 28. November. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Libau 27. November.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Aarhus 27. Novbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Sunderland 2. Decbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Grangemouth 21. November. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ankom til Libau 3. December. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Methil 2. December, bestemt til Lübeck. — Russ, Rasmussen, ankom til Sunderland 1. December. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Libau 25. November. — Peter Mørch, Thorsøe, ankom til Kiel 3. December.

Heimdal, Anine, Leth, ankom til North Shields 3. December. — Kamma, Løffler, ankom til Sunderland 1. Decbr. — Helga, Møller, ank. til Swansea 3. Decbr. — Martha, Christensen, ankom til Rouen 1. December. — Elna, Rathje, afg. fra Sunderland 29. Novbr. — Therese, Pedersen, afg. fra Philippeville 3. December. — Simone, Jørgensen, ank. til Swansea 3. Decbr. — Jeanne, Lagesen, ankom til Norrkøping 2. Decbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Chile 3. December. — Ophelia, Wilhelmsen, ankom til Pitre 6. Decbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Königsberg 2. Decbr., ankom til Hernösand 5. Decbr. — Niobe, Mathiesen, afg. fra Trångsund 1. Decbr., best. til Riga. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra London 4. December, best. til Methil. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Bremerhaven 30. November, bestemt til Reval. — Nordseen, Gram, ankom til Preston 4. December. — Nexos, Basse, afgik fra Brake 1. Decbr., ankom til Bremen 2. Decbr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 4. Decbr., best. til Bremerhaven. — Napoli, Christensen, afg. fra Sundsvall 4. Decbr., bestemt til Rouen. Neptun, Knudsen, ankom til London 1. Decbr. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Pernau 1. Decbr., bestemt til Schiedam. — Alfa, Iversen, ank. til Hernösand 2. December. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Burntisland 30. November, ankom til Naksöv 4. Decbr. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Llanely 4. Decbr., bestemt til Bremen. — Dagmar, Hansen, afgik fra Bremerhaven 3. Decbr., best. til Reval.

Jylland. Ester, Sørensen, afgik 6. Decbr. fra Gefle til Stocka. — Ingrid, Meinertz, afgik 3. December fra Blyth til Riga. — Karen, Winther, afgik 1. December fra Hull til Gefle.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Frederikshavn 3. Decbr., fra Sundsvall til Garston. — Dagny, Fischer, passerede Frederikshavn 2. December fra Kotka til Bristol. — Mary, Larsen, afgik fra Lowestoft 6. Decbr., best. til Königsberg.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ank. til Blyth 5. Decbr.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Libau 1. Decbr. — Nordland, Petersen, ankom til Aarhus 3. December. — Holland, Lund, afgik fra Kjøbenhavn 6. Decbr. — England, Andresen, ank. til Kjøge 3. Decbr. — Rusland, Møller, ankom til Rochester 2. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra New Orleans 20. Novbr., best. til Hamburg. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Libau 2. December. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Riga 29. November. — Mars, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 5. Decbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Libau 3. December, best. til Rouen. — Russia, Jespersen, afgik fra Burntisland 3. December, ankom til Korsør 6. December. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Libau 3. Decbr., bestemt til Grangemouth.

Union. Gallia, Nielsen, afg. fra Amsterdam 30. Novbr., ank. til Hamburg 1. December.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 2. December, ankom til Grangemouth 7. Decbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Libau 2. Decbr., bestemt til London. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Montevideo 30. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til Memel 5. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Newcastle 1. Decbr. — Frederiksborg, Hansen, ankom til West Hartlepool 3. Decbr. — Jomsborg, Hansen, afg. fra Sevilla 30. Novbr., bestemt til Glasgow. — Kronborg, Hveissel, afgik fra New Orleans 27. Novbr., best. til Kbhvn. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 6. Decbr., best. til Blyth. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Genua 6. Decbr. best. til Sevilla. — Søborg, Fischer, ankom til Sevilla 20. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Riga 6. Decbr. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 4. Decbr. bestemt til Grimsby.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra Rouen 6. Decbr., bestemt til Burntisland. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 3. Decbr. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Bombay 24. Novbr. best. til Fleetwood. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kbhvn. 6. December. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Antwerpen 4. Decbr., bestemt til Swansea. — Tuborg, Agerlin, ank. til Riga 25. Novbr. — Ulfborg, Petersen, afgik fra Savona 23. Novbr. best. til Odessa. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 6. Decbr.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. fra Blyth 4. December, bestemt til Pensacola. — Jægersborg, Larsen, ankom til Helsingør 23. Novbr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Ardrossan 25. Novbr. best. til Livorno.

Svendborg. Svendborg, Møller, ankom til Riga 2. Decbr.

Havet. Fyen, Nielsen, afgik fra Helsingør 6. Decbr., best. til Methil.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, ankom til Antwerpen 29. Novbr. — Helene, Jensen, ankom til Riga 29. November. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Methil 6. Decbr., best. til Korsør. — Agnete, Sørensen, afgik fra Methil 2. Decbr. best. til Libau. — Hermia, Petersen, ank. til Kiel 4. Decbr. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 4. Decbr.

— Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 2. Decbr., best. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Nyborg 5. Decbr., best. til Burntisland. — Nauta, Madsen, er ank. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, pass. Perim 24. Novbr., best. til Singapore. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober, bestemt til Zwijndrecht.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til Habana 2. December. — St. Jan, Rambusch, ankom til New Orleans 26. Novbr. — St. Thomas, Prahl, afg. fra Kbhvn. 6. Decbr. — St. Domingo, Wrisberg, afgik fra Tampico 3. Decbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ankom til Tuborg 29. Novbr. — Energi, Nielsen, ankom til Karrebæksminde 28. Novbr. — Erindring, Hansen, ankom til Vejle 1. December.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Libau 2. Decbr., best. til Antwerpen. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Nyborg 4. Decbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Reval 29. November, bestemt til London. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Methil 2. Decbr., best. til Odense. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Horsens 1. Decbr., bestemt til Boness. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. til Grangemouth 6. December. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Boness 5. Decbr. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 7. Decbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Grimsby 3. Decbr., best. til Riga. — Chr. Christensen, Hansen, afgik fra Hull 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — I. D. S. Adolph, Fønger, afg. fra Libau 2. Decbr. best. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Libau 6. December, best. til Antwerpen. — London, Bom, ankom til Korsør 3. Decbr. — Paris, Krogh, ankom til London 1. December. — Bryssel, Tholander, afg. fra Liverpool 3. December, best. til Hamburg.

Mercur. Berlin, v. Thun, ank. til Lissabon 30. Novbr., — Wien, Brink, ankom til Riga 30. Novbr.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ankom til Stettin 6. Decbr. — Clara, Villadsen, ankom til Kbhvn. 5. Decbr. — Kai, Andersen, ankom til Windau 5. Decbr. — Erik, Steen, ank. til London 6. Decbr. — Svend, Kurtzhals, ank. til Kbhvn. 6. December. — Axel, Damm, afgik fra Reval 29. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Valencia 4. Decbr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Messina 3. Decbr. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til London 1. Decbr.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, afg. fra Stettin 5. Decbr., best. til Memel. — Slesvig, Svarrer, ankom til Kotka 6. Decbr.

Svanen. Svanen, Schmidt, afgik fra Great Yarmouth 3. Decbr., best. til Libau.

Sejlskibe.

Rønne. Lauretine Emilie, Andersen, ank. til Kbhvn. 27. Novbr. — Coureér, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 27. Novbr. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpemünde 28. November. — Veset, Kofoed, ankom til Kallundborg 30. Novbr. — Rolf, Møller, ankom til Swinemünde 1. Decbr. — Hermod, Grønwald, ank. til Kbhvn. 1. Decbr. — Sigurd, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 2. December.

Svendborg. Lyø, Jensen, ankom til Ostende 29. Novbr. — Ruth, Fallentin, ank. til Newcastle 28. Novbr. — Capella, Hansen, ank. til London 28. Novbr. — Standard, Rasmussen, ank. til Hull 28. Novbr. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Hobro 28. Novbr. — Samson, Hansen, ankom til Guldborgsund 28. Novbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Montrose 28. Novbr. — Zenitha, Jensen, ankom til Burntisland 28. Novbr. — Slesvig, Hansen, ank. til Berwik 30. November. — Fanny, Hansen, ank. til Grangemouth 29. Novbr. — Garibaldi, Carlsen, ank. til Lübeck 28. Novbr. — Alma, Hansen, ank. til Aalborg 29. Novbr. — Vesta, Poulsen, ank. til London 1. Decbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Jersey 30. Novbr. — Maagen, Jensen, ankom til Nysted 30. Novbr. — Lindhardt, Madsen, ank. til Aalborg 1. Decbr. — Belona, Larsen, ank. til Kbhvn. 30. Novbr. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Hamburg 2. Decbr. — Martin, Rasmussen, ank. til Poole 1. Decbr. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Sunderland 2. Decbr. — Valborg, Rasmussen ank. til Gibraltar 3. Decbr. — Magnet, Gommessen, ank. til Svendborg 4. Decbr. — Hans Emil, Hansen, ank. til Colberg 5. Decbr. — Sophie, Jensen, ank. til Libau 5. Decbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Grangemouth 3. Decbr. — Erhardt, Larsen, ank. til Aalborg 4. December. — Merkur, Lund, ank. til Bandholm 3. Decbr.

Ærø. Aktiv, Nielsen, ank. 28. Novbr. til Rudkjøbing. — Abba, Petersen, ank. 28. Novbr. til Ekernsund. — Yrsa

Bay, ank. 29. Novbr. til Cevita-Vecchia. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. 28. Novbr. til Norrkøping. — Albertine, Madsen, ank. 28. Novbr. til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Maren, Albertsen, ankom 29. Novbr. til Fowey. — Elise Dyreborg, Clausen, ankom 30. Novbr. til Nykjøbing F. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 30. November til Libau. — Thekla, Fabricius, ank. 30. Novbr. til Frederikshavn. — De tre Søstre, Rasmussen, ank. 28. Novbr. til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Albertine, Knudsen, ankom 28. Novbr. til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Alfa, Rasmussen, er ank. til Las Palmas (Canariske Øer). — Thor, Kromann, ank. 30. Novbr. til Newport Mon. — Danmark, Knudsen, ankom 29. Novbr. til Fécamp. — Bien, Petersen, ankom 30. Novbr. til Nykjøbing F. — Immanuel, Bager ank. 1. Decbr. til Newport Mon. — Cathinka, Olsen, ank. 1. Decbr. til Marstrand. — Hydra, Albertsen, ank. 1. Decbr. til Stubbekjøbing. — Kvik, Philipsen, ankom 29. Novbr. til Frihavnen. — Anna Cecilie, Dreieø, ank. 28. Novbr. til Swinemünde. — Ellen, Svendsen, ankom 30. November til Horsens. — Forældres Minde, Lauritzen, ank. 30. November til Kiel. — Haabet, Christensen, ankom 1. Decbr. til Kjøbenhavn. — Hjalmar, Christoffersen, ank. 2. Decbr. til Genua. — Aerial, Jørgensen, ank. 2. Decbr. til Blyth. — Johane, Stegman ankom 2. Decbr. til Malmø. — Freya, Nielsen, ank. 29. November til Gøteborg. — Herkules, Bager ank. 2. Decbr. til Wismar. — Anne, Frederiksen, ankom 1. December. til Liverpool. — Ansgar, Jørgensen, ank. 1. Decbr. til Liverpool. — Elise Marie, Olsen, ank. 1. Decbr. til London. — Argo, Clausen, ank. 2. Decbr. til Genua. — Svip, Jensen, ankom 2. Decbr. til Aalborg. — Magda, Hansen, ank. 30. Novbr. til Plymouth. — Phoenix, Rasmussen, ank. 2. Decbr. til Concarneau Red. — Enigheden, Svane, ank. 3. Decbr. til Memel. — Marie, Boye, ank. 2. Decbr. til Morrison Hafen. — Norma, Albertsen, afg. 1. Decbr. fra Savannah i Georgia til Mazagan (Marokko). — Juliane, Christensen, ank. 3. Decbr. til Great Yarmouth. — Albert, Fabricius, ankom 3. December til Genua. — Amalia, Nielsen, ankom 3. December til Horsens. — Alma Marie, Hansen, ank. 3. Decbr. til Dundee. — Marie, Friis, ank. 4. Decbr. til Warnemünde. — Hermod, Dreimann, ank. 3. Decbr. til Castletown. — Eos, Christensen, ank. 21. Novbr. til Saffi Red (Marokko). — Alf, Rasmussen, ank. 5. Decbr. til Assens. — Caroline, Eschen, ank. 5. Decbr. til Hull. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 5. December til Wemyss.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Odense-Fjord. I Odense-Fjord er der gravet Rrender paa flere Steder, saaledes at der er 19 Fods Dybde fra Gabet til Odense Havn.

I den tidligere Afmærkning vil der blive foretaget nogle Forandringer ved at enkelte af Prikkerne flyttes. Det ny dybe Løb vil blive afmærket, dels med Prikker, dels med Baaker, der leder i de gravede Rrender, og med Pæle ved deres Kanter, saaledes som det vil fremgaa af det ny Kort over Odense-Fjord, der udkommer, saa snart den nye Afmærkning er udført.

Sundet. Kjøbenhavn. Den 10de December 1904 inddrages Afmærkningen ved Seminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemført og Prøvesteen. Samtidig slukkes Varsel-fyrene paa begge Forter.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Dämman og Skäggenäs. Dämman Fyr viser nu hvidt To-Blink fra N. 20° V. til N. 10° V., hvidt, fast Lys fra N. 10° V. gennem N. og Ø. til S. 25° Ø., grønt, fast Lys fra S. 25° Ø. gennem S. til S. 7° V., hvidt, fast Lys fra S. 7° V. til S. 22° V., hvidt Et-Blink fra S. 22° V. til S. 28° V., og hvidt, fast Lys fra S. 28° V. gennem V. til N. 20° V. Flammens Højde: 56 Fod. Lysævnens for det hvide Lys 13½ Kml. Linseapparat af 3dje Orden.

Skäggenäs Fyr viser nu hvidt, fast Lys fra S. 9° V. til S. 45° V. og fra N. 21° Ø. til N. 31° Ø., rødt, fast Lys fra N. 31° Ø. til N. 44° Ø., desuden ses et svagt, hvidt Lys V. for den N.-lige hvide Vinkel. Flammens Højde: 32 Fod. Lysævnens for det hvide og for det røde Lys 11½ Kml. Linseapparat af 3dje Orden. Lyret vises fra et rødt Taarn paa Gavlen af en rød Bygning, som staar Ø. for det gamle Fyr. 56° 46' 22" N. Br. 16° 28' 47" Ø. Lgd.

Gottland Ø.-Kyst. Britterna. Britterna Klokketønde er for Vinteren ombyttet med en sort og hvid Stage.

Tyskland. Kolberg N. Den svenske Damper „Labrador“ er sunken c. 10 Kml. N. ½ V. for Kolberg. Intet er synligt over Vandet. 54° 11' N. Br. 15° 33' Ø. Lgd.

Rügen Ø.-Kyst. Nord Peerd N. Vraget af Galeasen „Friederike“, 6 Kml. NØ. ¾ N. tra Nord Peerd, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

Fyrskibet „Fehmarnbelt“ vil være inddraget fra Midten af December 1904 til Udgangen af Januar 1905.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohuslän. Hjertöfjorden. St. Olofs og Eggskär. Den 8de December 1904 tændes følgende Fyr:

St. Olofs Ledefyr. Det N.-lige Fyr, i Nærheden af St. Olofs Valar, viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 81 Fod. Lysævnens: 6½ Kml. Hvidt Fyrhus. 58° 0' 50" N. Br. 11° 31' 12" Ø. Lgd. Det S.-lige Fyr, paa Svartskär, er et hvidt og rødt vekslende Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Lysævnens: 6½ Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Hvidt Fyrhus. 58° 0' 0" N. Br. 11° 31' 3" Ø. Lgd.

Fyrene er overet i S. 6° V.

Eggskär Fyr, paa det N.-ligste af Skærene, viser Fyr med To-Formærkelser. Lyset er rødt fra N. 67° V. til N. 55° V., grønt fra N. 55° V. til N. 42° V., grønt fra N. 83° Ø. gennem Ø. til S. 64° Ø., hvidt fra S. 64° Ø. til S. 58° Ø. og rødt fra S. 58° Ø. til S. 35° Ø. Flammens Højde: 24 Fod. Lysævnens: 6½ Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3¼ Kml. for grønt Lys. Hvidt Taarn. 57° 56' 50" N. Br. 11° 31' 8" Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Grøen Fyr er formærket fra S. 18° V. gennem V. og N. til N. 32° Ø.

Norge. Tønsbergfjord. Sundet mellem Nøtterø og Haaen i Tønsbergfjord skal passeres med langsom Fart.

Kristianiafjord. Fulehuk S. Hollænderboen. Paa Hollænderboen er en sort og hvid Stage udsat tæt N. for 4 Fv. Stedet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Rütergat. Lys- og Klokketønde „Nr. 1 Rütergat“ er foreløbig inddraget.

Elben. Juels-Mittelgrund. Efter at Uddybningen ved Juels-Mittelgrund er endt for i Aar, er den røde Spirtønde J/K flyttet og ligger i 19 Fod Vand, paa 53° 36' N. Br. 9° 34' Ø. Lgd. Tønden ligger nu 50 Alen inden for Grænsen af den røde, faste Vinkel i Brunshausen Fyr.

Weser. Ost Ever Sand. Baaken paa Ost Ever Sand er flyttet og staar nu S. for Unter Ever Sand Fyr. 53° 44' 8" N. Br. 8° 21' 41" Ø. Lgd.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I det S.-lige Farvand lige over for Maassluis, i Zuiden og i Hoorn er den mindste Dybde nu 22½ Fod.

Zuiden. Det røde, faste Fyr paa Duc d'Albe Nr. 2 paa N.-Siden af Zuiden er atter tændt.

Vlissingen. De faste Fyr paa Hovederne af Vlissingen Jærnbanehavn er forandret saaledes: Fyret paa V.-Hovedet viser rødt Lys over Reden, grønt Lys over Havnen. Fyret paa Ø.-Hovedet viser grønt Lys over Reden, rødt Lys over Havnen. 51° 26' N. Br. 3° 36' Ø. Lgd.

Wester Scheide. Nauw van Bat. Den røde Lystønde Nr. 37 i Nauw van Bat har nu Nr. 38 og ligger i 25 Fod Vand. 51° 23' 50" N. Br. 4° 12' 14" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 37 er udlagt i 24 Fod Vand. 51° 23' 52" N. Br. 4° 11' 50" Ø. Lgd. Sort Kugletønde Nr. 44 med Diamant i Farvandet oven for Bat ligger nu i 20 Fod Vand. 51° 23' 35" N. Br. 4° 12' 44" Ø. Lgd.

Rilland lave Fyr viser nu hvidt Lys ned ad Floden til c. ¼ Kbl. V. for Spidstønde Nr. 33, rødt derfra til over Spidstønde Nr. 36, hvidt derfra til over Spidstønde Nr. 37, grønt derfra til over den røde Lystønde Nr. 38, hvidt derfra til over sort Kugletønde Nr. 44 med Diamant, og grønt derfra. 51° 24' N. Br. 4° 11' Ø. Lgd.

Reigersbergsche Polder lave Fyr viser nu rødt Lys ned ad Floden til c. ½ Kbl. S. for Cylinderbaaken V. for Bat, grønt derfra til klos Ø. om Spidstønde Nr. 37, hvidt derfra til over den røde Lystønde Nr. 38, rødt derfra til over Spidstønde Nr. 41, og hvidt derfra. 51° 24' N. Br. 4° 12' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Irland. Queenstown. Bar Rock. Bar Rock Lystønde er nu sort, spids, mærket „Bar Rock“, i øvrigt uforandret. 51° 51' N. Br. 8° 16' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Croisic. Tréhic Mole. Fyret paa Tréhic Mole er forandret til et permanent brændende Fyr. Lysævnen: 12 $\frac{1}{2}$ Kml. for det hvide, 7 Kml. for det røde Lys. I øvrigt er Fyret uforandret.

Penmarc'h. La Jument. Den sorte Jærnbæke med Cylinder paa La Jument er ødelagt.

Newfoundland Ø.-Kyst. Notre Dame Bay. Black Island. En stor Bæke er opført paa Toppen af Black Island. 49° 33' 15" N. Br. 54° 58' 15" V. Lgd.

New Brunswick. Bay of Fundy. Gannet Rock. Garnet Rock Fyrs Lysævne er betydelig forøget, og Lyset er hvidere end tidligere.

St. John Harbour. Partridge Island. Partridge Island Fyrs Lysævne er betydelig forøget, og Lyset er hvidere end tidligere.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Gloucester Harbor. En lille 3 $\frac{1}{4}$ Fv. Klippe ligger i dybt Vand i Gloucester Harbor, fra Ten Pound Island Fyr i S. 59° V. og fra Eastern Point Fyr i N. 24° V. En Tønde, mærket „Prairie“, er udlagt paa Grunden.

Boston Harbor. Vineyard Sound. Buzzards Bay. Klokkestønder, Spidstønder og Stumpstønder i Buzzards Bay, Vineyard Sound, Boston Harbor og i Winthrop og Lynn Harbor er for Vinteren ombyttet med Spirstønder med samme Farve og Betegnelse. Ved svær Isdrift inddrages Lystønderne.

New Jersey. Newark Bay. Passaic. Passaic Fyr paa V.-Siden af Newark Bay øvre Del er ombyttet med et hvidt Blinkfy, der hver 5 S. viser Et-Blink. Iøvrigt er Fyret uforandret.

South Carolina. Fyrskibet „Martins Industry“ Nr. 53 er atter udlagt paa Station og Reservefyrsb Nr. 29 inddraget.

Florida. Florida Reefs. Baaen paa N.-Enden af Florida Reefs er atter opført. Den er brun, mærket „W“, og staar tværs ud for Norris Cut, c. 5 $\frac{1}{8}$ Kml. N. 32° Ø. fra det gamle Taarn paa Cape Florida.

St. Johns River. Den sorte Fløjtetønde, mærket „St. J.“, ud for Indløbet til St. Johns River, er flyttet $\frac{1}{4}$ Kml. N. hen og ligger nu i Mayport Ledelinje, fra St. Johns River Fyr i N. 82° Ø. og fra Mont Cornelia i S. 63° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Indian Key. Omtrent den 10de December 1904 udlægges en rød Spidstønde ud for Indian Key, fra Round Key V.-Kant i S. 8 $\frac{1}{2}$ Ø., fra Indian Key i S. 27° V. og fra Robbit Key i V.

Pensacola Bay. Caucus Cut. Caucus Cut forreste Ledefyr er ødelagt. Et midlertidigt Fyr er tændt paa Yderenden af Fort Mc. Ree Bølgebryder, $\frac{1}{8}$ Kml. fra Fyrets Plads i Fyrlinjen. 30° 19' 43" N. Br. 87° 18' 48" V. Lgd.

Fort Mc Ree. Fort Mc. Ree forreste Ledefyr er beskadedet. Taarnet hælder 45° mod S. 30° 19' 11" N. Br. 87° 19' 11" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Macau. Macau hvide, faste Fyr med Blus er midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr. 5° 7' S. Br. 36° 34' V. Lgd.

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

Bay of Bengal. Orissa Kyst. Masulipatam. Den røde Spidstønde paa Masulipatam Ankerplads, 4 Kml. S. 56° Ø. fra Masulipatam Fyr, er inddragen. 16° 7 $\frac{1}{2}$ N. Br. 81° 14 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Ostindiske Arkipelag. Straat Riouw. Toendjoek. Ledefyrene paa Øen Toendjoek er nu tændt. Det høje Fyrs Beliggenhed: 0° 56' 40" N. Br. 104° 12' 20" Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Straat Banka. Tambagarif. En sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., er udlagt 2 Kbl. S. 58° V. for Vraget paa Grunden V. for Tambagarif. 2° 41 $\frac{1}{2}$ N. Br. 105° 51 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Deli Revier. Belawanrivier. Den sorte Stumpstønde Nr. 11 i Belawanrivier er, da Dybden er tiltagen, inddragen. 3° 46' N. Br. 98° 40 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Langsarbaai. I Langsarbaai er Indløbet i Langsar-Rivier aimærket med en sort Spidstønde, mærket „Langsar“, med

Ballon som Anduvningstønde, paa 4° 36' N. Br. 98° 40' Ø. Lgd. og med 5 hvide Spidstønder og 8 sorte Stumpstønder.

Fransk Indo Chine. Annam. Cap Varella. Et hvidt Lynfy, der hver 12 S. viser To-Lyn med 3 S. Mørke mellem Lynene, er til Forsøg tændt paa Cap Varella. Fyrtaarnet staar paa Ø.-Pynten og er et hvidt Stentaarn. Flammens Højde: 309 Fod. Fyret lyser fra S. 1 $\frac{1}{2}$ Ø. gennem Ø. og N. til N. 3 $\frac{1}{2}$ V. 12° 53' 42" N. Br. 109° 26' 20" Ø. Lgd.

Cochinchine. Baie de Coootiers. Cap Saint Jacques. Læmolen i Baie de Cocotiers er til Dels ødelagt af en Tyfon. Ved Højvande er den helt under Vand.

Golfe de Siam. Hatien. De officielle Tidevands-Tabeller for Hatien maa betragtes som upaalidelige under Sydvest Monsunen.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 8. December 1904. — Sø- og Handelsretsdomme. — Havnefoged Carl E. Møller. — Ulykkesforsikringen og Sejlskibsrederierne. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønne til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		—	—
Danmark		69	69 ^{1/4}
Norden	90	90	90 ^{1/4}
Kjøbenhavn	70	69 ^{3/4}	70
Carl		76 ^{3/4}	77 ^{1/2}
Dannebrog		80	81
Skjold		59 ^{1/4}	59 ^{3/4}
Urania	17 ^{3/4}	17 ^{3/4}	18
Union		78	80
Dampsk. af 1896		81 ^{1/2}	82 ^{3/4}
Østasiatiske	88 ^{1/2} — ^{1/4}	88 ^{1/4}	88 ^{1/2}
Østersøen		—	—
Nordseen		22	29
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		80	100
Cimbria		—	—
Torm		—	100
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	70
Inga		—	—
Hejmdal		96	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ^{1/2} / ₀ foren. Dampsk.		97 ^{1/2}	99 ^{1/2}
4 ^{1/2} / ₀ Østasias. Komp.		97 ^{1/2}	99 ^{1/2}
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ^{1/2} / ₀ uopsig. Stats		98	100
3 ^{1/2} / ₀ Husejer Kreditk.		84 ^{3/4}	85
3 ^{1/2} / ₀ Kbhvns Kreditf.		87 ^{3/4}	80
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..		94 ^{3/4}	95
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		97	99
3 ^{1/2} / ₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		88	88 ^{3/4}
4 ⁰ / ₀ — — 7 — ..		94	94 ^{1/4}
3 ^{1/2} / ₀ Landkreditk. 3 — ..		90	92
Aktier.			
Nationalbank	141 ^{1/2} -140 ^{3/4} -141 ^{1/2}	141 ^{1/4}	141 ^{1/2}
Privatbank		118 ^{1/4}	118 ^{1/2}
Landmandsbank		125 ^{3/4}	126
Handelsbank	127 ^{3/4} —128	127 ^{3/4}	128
Grundejerbank		117	117 ^{1/4}
Burm. & Wain		99 ^{1/2}	100 ^{1/2}
Helsingørs Jærnsk.		90	92
Sukkerfabr.	161— ^{1/4} — ^{1/2}	161 ^{1/4}	161 ^{1/2}
Bryggeri Aktier	131 ^{1/2}	131 ^{1/4}	131 ^{3/4}

Vekselkurser d. 7. December 1904.

	avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.14	18.11
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. December 1904.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	91.80
3 ⁶ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	102.00
5% Rumænske Stats	100.10
4% — — 1890	90.20

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

„Carl“ 52,000, „Norden“ 32,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Kbhvn“ 46,000, „Dannebrog“ 12,000, „Østasiatisk Komp.“ 46,000, „Foren. Dampsk.“ 56,000, „Urania“ 4,000, „Skjold“ 20,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Dampskibsfører.

En yngre dygtig Dampskibsfører, med en Kapital af Kr. 20/30,000, søges for et nyoprettet Dampskibsselskab til Fragtfart paa Nord- og Østersøen. Billet med fornødne Oplysninger nrk. „Dampskibsfører Nr. 336“ modtager dette Blads Kontor.

Pristäflan.

Kungl. Marinförvaltningen inbjuder härmed till täflan, omfattande framställande af förslag till

dels s. k. **torpedljus**, med ändamål att genom upplysande af torpedens bana möjliggöra öfningsskjutning med torped nattetid, samt

dels s. k. **nätsax**, afsedd att göra det möjligt för själfgående torped att genomtränga fartygs skyddsnet.

Täflingsförslag, försedt med påskrift „Täflingsförslag angående torpedljus (nätsax)“ skall vara inlämnadt till Kungl. Marinförvaltningen senast den 1. Juli 1905, och komma inkomna förslag att snarast möjligt därefter pröfvas af sakkunniga, som af Kungl. Marinförvaltningen utses.

Till pris har Kungl. Marinförvaltningen anvisat ett belopp af 1,500 kronor att efter omständigheterna fördelas i pris om högst 750 kronor.

Öfver förslag, som tillerkänts pris, förbehåller sig Kungl. Marinförvaltningen rätt att förfoga; uppfinnaren dock förbehållt att i utlandet tillgodogöra sig uppfinnningen.

Öfriga erforderliga upplysningar erhållas i Kungl. Marinförvaltningens torpedafdelning, Riddarholmen 11, Stockholm.

Skibe til Salg

fra 15 til 300 Reg.-Tons til Priser mellem 1,000 og 17,000 Kr.

Aage Bruhn

Havnegade 47 A, Kjøbenhavn K.

En Galease

ladende 65 Tons. Reparation 1903 for 2,700 Kr. sælges for 3,200 Kr.

Aage Bruhn

Havnegade 47 A, Kjøbenhavn K.

En Skonnert til Salg

egebygget, 2 Aar, 80 Bruttotons, 140 Tons d. w., 17,500 Kr.

Aage Bruhn

Havnegade 47 A, Kjøbenhavn K.

Skib til Salg.

Sk. „Fortuna“ af Løgstør, dr. 24,21 Tons Netto, laster 54 Tons d. w., godt udhalet, ny Sejl, er til Salg ved Henvendelse til d'Hrr. Lodser eller Havnefogden, **Løgstør**, hvor Skibet er beliggende, eller til Lods J. Petersen, Kvik pr. Vestervig.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND, ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS, BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS, also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Hamborg—Kjøbenhavn og vice versa.

Damper ekspederes fra Hamborg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamborg de samme Dage. Lægter ekspederes fra Hamborg til Kjøbenhavn hver Lørdag; billigste Fragtrater erholdes ved Henvendelse til Hr. H. M. Gehrckens, Hamborg.

Baltimore—Kjøbenhavn.

Dpsk. „Alabama“ ventes ekspederet fra Baltimore c. 28. December. Derefter Afgang c. hver 3. Uge. Agenter i Baltimore: D'hrr. Patterson Ramsay & Co.

Fra d. 8.—14. December.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført. Godsindlevering se nedenfor.

Torsdag.

- Til Horsens [Thy] 3 Eftm.
- Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm. (Retur fra Assens direkte.)
- Til Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.
- Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
- Til Vejle [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Aalborg] 7 Aften.
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.
- Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til Stettin [Aarhuus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til London [Christian IX] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition i Havneg. 27).

Fredeg.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg*, Aggersund*, Løgstør*, Fæggessund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverødde [Limfjorden] 3 Eftm. *) Ikke for Gods.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Aalborg*, Staun, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalpsund, Fur og Nykjøbing M. [Thy] 3 Eftm. *) Ikke for Gods.
- Til Nakskov [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).
- Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden.
- Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til Hamborg [Maja] Eftm.
- Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.
- Til Riga [A. N. Hansen] forv. Eftm.
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 6 Eftm.

Søndag.

- Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moss og Laurvig paa Returen om Onsdagen [Baldur] 3 Eftm.
- Til Samsø og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Grenaa [Falster] 10 Aften.

Mandag.

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.
- Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.
- Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
- Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F., anl. Stege paa Returen om Onsdagen [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Stege, Kallehave og Præstø [Aalborg] 7 Aften.
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til Gøteborg [Aarhuus] 6 Eftm. fra Larsens Plads.
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Frejr] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 8 Form.
- Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.
- Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
- Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Onsdag.

- Til Frederikshavn, Horten og Christiania [H. P. Prior] 3 Eftm.
- Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).

- Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem forv. Form. fra Larsens Plads.
- Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til Hamborg [Damper] Eftm. fra Frihavnen.
- Til Windau [Yrsa] 3 Eftm. fra Havnegade.
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Det private Skoleskib „Georg Stage“,

der uddanner sine Elever til Sømand for Koffardimarininen, agtes udsendt paa Togt fra Midten af April til September. Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, adr. Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6².

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke. Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest indeholdende Meddelelse om Syn og Farvesans, samt andre anbefalinger, maa medfølge. Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit; men han skal betale den ensartede Paaklædning og øvrige Ekvipering om Bord med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil ikke blive sendt før 1ste Marts. Antages Eleven, bliver der senere tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning.

LANDMANDSBANKEN

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

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Skibe købes.

c. 39 Reg.-Tons, dybtg. 9—10 Fod. Svar til M. Ohlsson, Graabrødersgade 13, Malmø.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads
Skibsbyggeri. Træskæreri.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Blankensteiners Eft.

Søkort

Toldbodvej 48.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copensure Telefon-Nr. 42

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vøst-Australien.

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and
BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: "DRYDOCKS", BLYTH.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Ved Stranden 2. Kongelige Sæssurance. 124.

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

Maskinpassernes Forening,

som altid har flinke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til

Formanden **Julius Gross,**

Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. 1. Sal. **C.**

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

36te Series

3die Trækning begynder **O n s d a g** den 14de December 1904.

Der, fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.		Hovedgevinstrække.		2. Præmiegevinstrække	
1	Gevinst paa 1000 Kr.	1	Gevinst paa 2000 Kr.	1	Gevinst paa 1000 Kr.
1	» 500 —	1	» 1000 —	1	» 500 —
1	» 300 —	1	» 600 —	1	» 300 —
8	» 250 —	8	» 500 —	8	» 250 —
55	» 100 —	55	» 200 —	55	» 100 —
85	» 50 —	85	» 100 —	85	» 50 —
120	» 25 —	120	» 50 —	120	» 25 —
132	» 12 —	132	» 16 —	132	» 12 —
1997	» 10 —	1997	» 10 —	1997	» 10 —

Paa et og samme Lod kan vindes **2** Gevinster i samme Trækning.

Ialt: **7,200** Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes å 2 Kr. Stykket
overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollek-**
tionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres
gratis.

Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.



Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.
Forsøg paa at kænre Baaden.

den eneste eksisterende Redningsbaad, som er absolut synkefri, selv om den er overfyldt med Mennesker. De forenede Staters Tilsyn med Dampfartøjer indrømmer til Eks. en 20 Fods Baad Bæreevne til 30 Mennesker imod 18 for en almindelig Redningsbaad af samme Størrelse. Naar den er slaaet sammen, indtager den mindre end en Tredjedel af den Plads, som en almindelig Redningsbaad indtager. Den behøver ikke at slaas ud, før den sættes over Bord. Alle Søkyndige i de forenede Stater og Evropa erklærer den for at være den bedste sammenklappelige Redningsbaad, der eksisterer. Forlang nærmere Oplysninger fra

Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Telefoner: Kontor 3449, Værftet Hellerup 141.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBADE

for Passager- og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

DAMP SKIBE

samt Kontrahering af nye.

Saavel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc. findes stedse paa Haand.

James Stenstrøm

Skibsmægler- og Befragtningsforretning
Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,

Bank-office.

Agent to all regular steamers

Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic adress: **RODÉN.**

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: **HUSTED.**

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.
Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Telf. 19,546.

Specialitet:

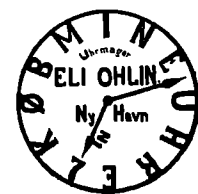
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine- og
Stueure,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** ==



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Patent Motoren

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft, der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.

P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.
Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Aalborg mek. Værksted P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.
Tlf. 18,746.



Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } **Skræderi og**
fuldstændig } **Herreekvipering.**

**Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.**

**Uniformshuer i flere Quali-
teter.
Normal Underbeklædning,
prima Varer.**

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50. Kjøbenhavn, Torsdag den 15. December 1904. 11. Aarg.

H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.
Repræsentanter for GÄTH & PEINE, Hamburg:
Redningskrandse, Bælter, Korkfendere etc.
HIGGINSON's Lossehjul og Losseblokke med selvsmørende Skive.
Lager for Eksport i Frihavnen. Telefon 2297.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Ænesforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdels hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



Forlang altid

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankore & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 560r.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand
usukret.

„NEST“ Brand
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the
WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

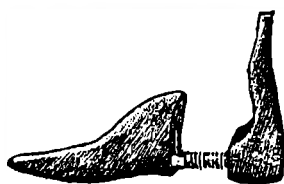
3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner. **Staalstøbegods** saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støyleblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:
Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

LANDMANDSBANKEN

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

Det private Skoleskib „Georg Stage“,

der uddanner sine Elever til Sømænd for Koffardimarininen, agtes udsendt paa Togt fra Midten af April til September. Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, adr. Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6².

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

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest indeholdende Meddelelse om Syn og Farvesans, samt andre Anbefalinger, maa medfølge. Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit; men han skal betale den ensartede Paaklædning og øvrige Ekvipering om Bord med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil ikke blive sendt før 1ste Marts. Antages Eleven, bliver der senere tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie. Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc. To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY

(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,

FIVE GRAVING DOCKS,

480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

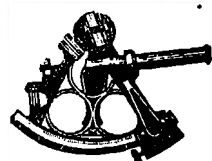
Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

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

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 15. December 1904.

Det var et ret usædvanligt Skridt, Landstinget i afvigte Uge foretog sig, da det stansede anden Behandling af Lovforslaget om Konsulatafgiftens Nedsættelse og henviste det til et Udvalg; naar et Lovforslag ikke sendes i Udvalg inden anden Behandling, plejer det jo som Regel ikke at komme der. Hvad betyder nu dette Skridt? Den korte Diskussion, der gik forud for det, yder kun ringe Bidrag til dette Spørgsmaals Besvarelse. Højres, i dette Tilfælde Flertallets Ordfører begrundede kun Forslaget om Udvalg med Ønsket om Sagens nærmere Undersøgelse, og fra Regeringen fremkom ingen Udtalelse. Venstres Ordfører fremsatte nogle Bemærkninger, der har betydelig Interesse, saafremt man af dem kan slutte sig til den Stilling, Folketingets Flertal indtager til Sagen. Han gentog sin tidligere givne Forsikring om, at ogsaa han helst saa Konsulatafgiften helt ophævet, men han pointerede, at det maa være Regeringen, der afgør, om Statskassen kan bære Tabet herved, og at han ikke kan gaa med til Afgiftens Ophævelse uden Regeringens Tilslutning til denne Foranstaltning; han modsatte sig dog ikke Udvalgets Nedsættelse. Hvis denne Opfattelse falder sammen med Folketingets Flertals, hvad man er berettiget til at formode, saa betyder det jo, at Afgørelsen helt og holdent ligger i Regeringens Haand; hvis denne erklærer sig rede til at give Afkald paa den hele Konsulatafgift, maa man efter det foreliggende antage, at den kan faa Flertal herfor i begge Tingene. Og indenfor Regeringen er det atter Finansministeren, der maa antages at være den afgørende. Udenrigsministeren, der har forelagt Lovforslaget, har benyttet enhver Løjlighed til at pointere, at kun finansielle Hensyn er bestemmende, naar man ikke foreslaar Afgiften helt ophævet, og den samme Opfattelse er under Lovforslagets Behandling i Rigsdagen bleven fremsat fra de forskellige Sider. Finansministerens Stilling tør derfor antages at blive i hvert Fald i det væsentlige bestemmende for Udfaldet.

Vi har allerede tidligere angivet, hvorfor Skibsfarten maa føle det som en Skuffelse, om man bliver staaende ved en halv Foranstaltning her, hvor der er Tale om den eneste Hjælp, der indtil videre kan tænkes ydet Skibsfarten som Helhed; og alle de mange og vægtige Grunde, der berettiger Skibsfartens Ønske om Konsulatafgiftens Ophævelse, er jo forelagte Regering og Rigsdag. Vi kan da nu indskrænke os til at udtale Haabet om, at det nedsatte Udvalgs Forhandlinger maa resultere i, at Regeringen giver dette Ønske sin Tilslutning og dermed sikrer dets Opfyldelse. Vi véd meget vel, at Konsulatafgiftens Ophævelse betyder saare lidt overfor den Nødtilstand, i hvilken Skibsfarten er stedt. Men Afgiftens Ophævelse vil dog føles saa meget stærkere i en Tid, hvor det gælder om at reducere alle Udgifter, blot for at naa til en Formindskelse af de økonomiske Tab, Aaret vil udvise for Skibsfarten, og den vil — og herpaa bør man ikke mindst lægge Vægt — vise Skibsfarten, at i en alvorlig Periode som denne følger Statsmagten det som sin Pligt at gøre, hvad den formaar, for at yde sin Hjælp. Aaret er nu sin Afslutning nær, uden at der øjnes nogetsomhelst Lyspunkt i de elendige Forhold, under hvilke Skibsfarten arbejder og længe har arbejdet. For at gøre ondt værre, kommer

nu den Fragtkrig, der fra tysk Side skal aabnes mod vort største Rederi paa nogle af dettes bedste Ruter, og hvis Virkninger, om vi ikke opretholder vor Stilling paa disse, vil blive følte i vide Kredse af vort Samfund. Det vil have sin store moralske Betydning, at Staten under saadanne Forhold viser sin Redebonhed til at yde Skibsfarten den Støtte, enhver af Landets Næringsveje da har Krav paa. Og at en saadan Redebonhed findes, kan nu i første Række vises ved ikke at se smaat paa Spørgsmaalet om Konsulatafgiftens Ophævelse.

Det forekommer os, at man med en vis Tryghed kan se Afgørelsen lagt i den nuværende Finansministers Haand. Baade som Folketingsmand og som Minister har han jo været blandt dem, hos hvem Skibsfarten har ventet at finde Forstaaelse for sine Krav.

De engelske Skibsrederes Opposition mod Suezkanal-Selskabets overdrevent strænge Anordninger og de høje Afgifter synes nu at ville antage rent praktisk Form. I Følge „Fairplay“ har man i sagkyndige og kapitalstærke Kredse allerede gennem længere Tid haft en Plan, angaaende en konkurrerende Kanal for Øje — en Plan, hvis Gennemførelse hidtil kun er bleven hindret af det engelske Pengemarkeds uheldige Forhold. Nu da disse Forhold er blevet gunstigere, skal Projektet være paa Nippet til at fremtræde for Offentligheden.

Den planlagte Kanal skal løbe parallel med den nuværende, men bliver $3\frac{3}{4}$ engelsk Mil kortere og vil faa tilstrækkelig Bredde til at danne adskilt Passage for indkommende og udgaaende Skibe. Paa denne Maade haaber man at blive fri for de Mangler, der klæber ved den nuværende Kanal. Den ny Kanal skal endvidere være betydelig dybere end den gamle, men desuagtet mener man, at Bygningsomkostningerne paa Grund af den forløbne Aarrækkes store tekniske Fremskridt kun vil beløbe sig til $\frac{1}{5}$ af, hvad det kostede at bygge den gamle Kanal.

Efter Indbydelse fra Firmaet Johnsen & Jespersen havde vi forleden Løjlighed til at bese dettes ny Damper „Katholm“, hvis Prøvetur vil findes omtalt andet Steds i Bladet.

Ligesom Søsterskibet „Egholm“, tilhørende samme Selskab, er „Katholm“ bygget paa det belgiske Værft Chantier Naval Anversois, medens begge Skibes Maskiner er leveret af North Eastern Marine Engineering Company, Wallsend-on-Tyne og indsat af Værftet i Antwerpen. Dette Forhold har forøvrigt tiltrukket sig „Shipping Gazette“s Opmærksomhed, og Bladet opstiller i den Anledning det Spørgsmaal, om man da ikke paa Nordøstkyst-Værfterne kan bygge lige saa billigt som i Belgien. Dette Spørgsmaal maa imidlertid, efter hvad der foreligger, besvares benægtende paa Grund af den ved de belgiske Værfter betalte lavere Arbejds løn.

Hvad „Katholm“ angaar, da synes den i alle Henseender at betegne godt og solidt Arbejde; ligesom „Egholm“, som den i et og alt svarer til, er den af raised quarter deck Typen med Bro for Last, og dens Hoveddimensioner er: Længde 230', Bredde 35' 6" og Dybde 17' 2". Den maaler 1,202 Reg.-Tons Brutto og 728 Netto, men har en Lastsevne paa ikke mindre end 2,050 Tons d. w. med et Dybgaende paa knap 16'. „Katholms“ Maskine, der med et Forbrug af c. $8\frac{1}{2}$ Tons Wales Kul i Døgnet giver Skibet en Fart af 9 Knob, lastet, er en Tregangsmaskine med Cylindre paa henholdsvis 17", 28" og 46" Diameter og en Slaglængde paa 33".

Med denne Nybygning raader Selskabet nu over tre Baade, men staar desuagtet endnu overfor en betydelig Udvidelse, idet der med et Værft paa Tynen er kontraheret for ikke mindre end tre ny Dampere, til hvilke Maskinerne skal leveres af det ovenfor nævnte Firma i Wallsend-on-Tyne, og som skal være færdige i Løbet af den kommende Sommer. Disse Baade, der skal forsynes med Maskinkraft til en Fart af $9\frac{1}{2}$ à 10 Knob, bliver alle paa c. 840 Reg.-Tons Netto og med en Lasteævne af 2,650 Tons d. w. paa et Dybgaaende af 17' 2".

„Katholn“ føres af Kaptajn Arnesen, og en af de under Bygning værende Dampere skal føres af Kaptajn Clausen, tidligere Fører af Fanø Barken „Havila“.

Ny Dampskibslinje mellem Kjøbenhavn og England. Det engelske Jærnbaneselskab Lancashire- & Yorkshire Railway Co., som ejer en større Del af Jærnbanelinjerne i Midt-England, har faaet Koncession til at etablere en Dampskibslinje fra Kjøbenhavn til Goole, anløbende Hull, med ugentlig Afsejling fra begge Sider. Første Skib afgaar herfra Torsdag Aften d. 5. Januar. Hr. Alfred Christensen er Selskabets Agent her i Byen.

D'Hrr. Christophersen Hnos, Buenos Aires, skriver d. 4. November til „Norges Sjøfartst.“:

I et af den argentinske Regering udstedt Dekret angaaende Havnene Buenos Aires og La Plata hedder det bl. a.:

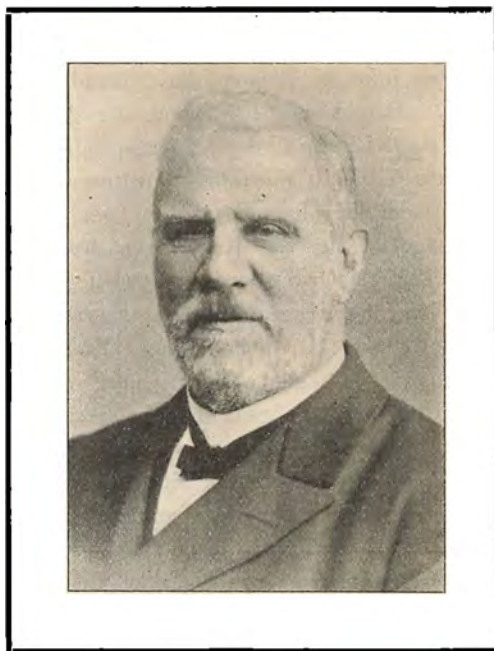
Skibe, som er gaaet ind i Havnen ved Buenos Aires og der har betalt deres Afgifter, har Ret til at fortsætte til La Plata uden der at betale nogen Indsejlingsafgift. Skibe, som ligger i Havnen ved La Plata og gaar derfra til Buenos Aires, skal kun betale Forskellen mellem Afgiften i La Plata og i Buenos Aires. I begge Tilfælde maa der forevises de fornødne Papirer.

Kommandør, Assurancedirektør N. Jacobsen.

Med Kommandør, Assurancedirektør Nicolai Jacobsen, der i Mandags afgik ved Døden her i Byen, er en af vor Søfartsverdens dygtige og kloge Mænd gaaet bort. I 30 Aar har han arbejdet i Handelsmarinen, og han havde tilegnet sig saa megen Forstaaelse af dennes Forhold, at hans Virksomhed har sat sig Spor ikke alene paa det snævrere Omraade, hvor den for Størstedelen faldt, men ogsaa i det offentlige Liv, der vedrører Handelsmarinen.

Kommandør Jacobsens orlogs-maritime Løbebane var ikke lang. Han blev Sekondløjtnant i Marinen i 1851 og deltog derefter i forskellige Togter, indtil han i 1863 blev Havnemester paa St. Thomas. Denne Stilling beholdt han til 1866 og gjorde saa paany Tjeneste i Marinen til Slutningen af 1873, da han tog sin Afsked som karakteriseret Kaptajn. Fra d. 1. Januar 1874 udnævntes han til Direktør for „Den kjøbenhavnske Sjøassurance-Forening“, og han beklædte denne Stilling til sin Død. Baade Sjøassurance-Teknik og Omfang er jo i dette lange Tidsrum undergaaet store Forandringer. Dette

sidste faar man en klar Forestilling om, naar man ser, at den Sjøassurance-Forening, hvis Leder Jacobsen var, i de forløbne tredive Aar har forøget sin Omsætning tre



til fire Gange. Naturligvis har den stigende almindelige Omsætning og Skibsfartens raske Udvikling sin store Andel heri. Men at en saa betydelig og voksende Forretning blev knyttet til den kjøbenhavnske Sjøassurance-Forening, derfor tilkommer Æren sikkert i første Række Jacobsen. Thi de Principer, han fulgte som Assurandør, var vel egnede til at skabe ham en stor Kundekreds, der havde Tillid til ham. Han var først og fremmest kulant; han bragte hellere endog større Ofre af Penge, end han vilde have Skin af at være smaalig ved Afgørelserne, og vistnok tør man sige, at dette hans Princip har vist sig at være rigtigt og til Gode for den Institution, han stod i Spidsen for. Hertil kom, at Jacobsen i Aarenes Løb vandt en ualmindelig Indsigt i Assuranceforhold, og uden Tvivl var han paa dette Omraade blandt vore første Avtoriteter, anset ikke alene her hjemme, men ogsaa i Udlandets Fagkredse.

Kommandør Jacobsen burde sikkert have været mere benyttet i det offentlige Liv, end han blev det. Han havde usædvanlige Betingelser for det. Først hans udmærkede Ævner og hans Dygtighed i sit Fag og dernæst en betydelig Interesse i hvert Fald for visse Sider af det offentlige Liv. Hertil kom, at han var en Taler af høj Rang, i saa Henseende den første, i hvert Fald vi mindes at have hørt føre Ordet for danske Søfartsinteresser. Det var en Nydelse at høre ham tale, fordi man følte, at han havde noget værdifuldt og gennemtænkt at sige, og fordi han fremførte det i en fuldendt Form. Ganske sikkert vilde han gjort Fyldest paa frem-skudte Pladser i det offentlige Liv. Imidlertid gik hans Lyst næppe i denne Retning, og fra den Stilling, han indtog, har han gjort en ikke ringe Indsats i den offentlige Behandling af vigtige Søfartsspørgsmaal. Særlig Interesse nærede han for det internationale Samarbejde paa Søfartens Omraade og for Oprettelsen af Voldgiftsdomstole til Afgørelse af Kollisionsskader. Han har om disse og andre Spørgsmaal i Tale og Skrift givet Indlæg af megen Værdi. Til enkelte af Skibsfartens Organisationer var Jacobsen nær knyttet; saaledes var han til sin Død Næstformand i „Foreningen til Søfartens Fremme“, og han var Medstifter af „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“, af hvilken han af Helbredshensyn udtraadte for et Aarstid siden.

Kommandør Jacobsen var af Væsen ikke ganske let tilgængelig, men var afholdt af dem, der kendte ham nærmere. Vor Søfartsverden har i ham mistet en betydelig Mand.

Fragtkrigen.

I Anledning af Hamburg-Amerika Linjens Konkurrencekamp mod Det forenede Dampskibsselskab har „Børsen“ forelagt den tyske Linjes Generaldirektør, Hr. Ballin, en Række Spørgsmaal, som denne har besvaret paa følgende Maade:

Die verehrliche Redaktion hat in einem Schreiben unserem Herrn Generaldirektor Ballin einige Fragen vorgelegt und um deren Beantwortung gebeten.

Die Fragen lauten:

- 1) Hat die Hamburg-Amerika Linie einen Anteil in der Konkurrenz, welche der D. F. D. S. durch Vereinigte Bugsir und Frachtf. Gesellschaft etabliert ist?

Antwort: Nein.

- 2) Wodurch ist die Konkurrenz der H. A. L. gegen die D. F. D. S. in der Linie Stettin-Kopenhagen-Gothenburg-Westnorwegen veranlasst worden.

Antwort: Die Konkurrenz der Hamburg-Amerika-Linie, welche in diesem Falle nur im Auftrage und für Rechnung aller Reedereien handelt, die dem Nordatlantischen Dampfer-Linien-Verbande angehören, ist herforgerufen worden, weil die D. F. D. S. sich weigert, die Konkurrenz in den Gebieten des Nordatlantischen Dampfer-Linien Verbandes wieder aufzugeben, trotzdem der Nordatlantische Dampfer-Linien Verband sich von dem skandinavischen Geschäft zurückgezogen hat und dadurch den status quo ante bellum wieder herstellt.

- 3) Ist N. E. B. H. richtig underrichtet, wenn sie als Ursache angiebt, das D. F. D. S. sich teils abweisend gegen den Poolbestrebungen gestellt hat, teils dass die Gesellschaft, nach Aufhør des Tarifikampfes, den deutschen transatlantischen Linien unterboten hat? In welcher Weise hat solches sich in diesem Falle erwiesen?

Antwort: Erledigt sich durch die Beantwortung der Frage 2.

- 4) Verhålt es sich rigtig, das H. A. L. — wie von N. E. B. H. mitgeteilt — auch eine Linie Libau-Kopenhagen-Antwerpen eröffnen will?

Antwort: Ja.

Wir zeichnen

hochachtungsvoll
Hamburg-Amerika Linie
Ballin.

Noget egentlig Nyt bringer denne Skrivelse ikke ud over det, at Generaldirektøren fralægger sig Delagtighed i den Konkurrence, som i sin Tid blev startet mod D. F. D. S. af Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt Gesellschaft. Resten af Skrivelsen gentager blot under en kort og koncis Form de Paastande, som Hamburg-Amerika Linjen gennem „Hamb. Corr.“ allerede tidligere har bragt frem for Offentligheden.

Hvad nu dette første Punkt angaar, da maa vi erkende, at vi i alt Fald ikke i Øjeblikket er i Stand til at kontrollere dets Rigtighed, men det bør dog erindres, at der gives mange indirekte Maader at støtte en Konkurrence paa, uden at det derfor kan siges, at man ligefrem har haft Andel i denne. Ganske anderledes stiller Sagen sig for de øvrige Punktets Vedkommende, og vi har her hævdet og hævder fremdeles, at Hamburg-Amerika Linjens proklamerede Konkurrence har Karakter af et brutalt Overfald og intet som helst andet. Den telegrafiske Korrespondance, som i denne Anledning blev udvekslet mellem D'Hrr. Direktører Ballin og Brandt

viser til Fulde, at denne Opfattelse er rigtig, og vi ser ikke, at dette Indtryk paa noget Punkt afkræftes ved den Skrivelse, der nu foreligger fra Direktør Ballin.

Vi vil formentlig senere faa yderligere Lejlighed til at komme tilbage til denne Sag, der med god Grund omfattes med saa betydelig Interesse fra alle Sider, og skal derfor her blot nøjes med at henlede Opmærksomheden paa det glædelige Tegn, der ligger i, at Handelsstanden ved at indvarsle og afholde et Møde om den foreliggende Situation tydelig har tilkendegivet, at Det forenede Dampskibsselskabs Skæbne hverken er eller kan være den ligegyldig.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 93/1904, afsagt d. 9. Novbr. 1904. Det offentlige mod Matros O. H. P.

Vedkommende Matros, der var forhyret med Dampskibet Kasan, havde d. 17. Oktober om Natten Udkig paa Kommandobroen. Da Styrmanden anmodede ham om at holde særlig godt Udkig, fordi der var mange Skibe i Farvandet, svarede han, at han nok skulde „skrige“, og et Øjeblik efter, da der blev forandret Kurs for at passere en anden Damper, skreg han saa højt, som om han stod forude og ikke ved Siden af Styrmanden: „Tre Lanterner forude“.

Styrmanden bad ham om ikke at gøre Nar, hvortil Matrosen svarede, at han vilde sk . . . Styrmanden et Stykke og opfordrede ham til at smide Kappen, for at han kunde se, hvad han duede til. Kaptajnen, der hørte Skænderiet, kom til og bad Matrosen om at holde Mund, men Matrosen svarede stadig igen og blev derefter sendt forud.

Den tiltalte blev i Henhold til Sølovens § 308 idømt en Bøde til Statskassen paa 100 Kr. og tilpligtet at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 54/1904, afsagt d. 7. December 1904. Overretsprøkurator Casse som Aktor mod Kaptajn P. S. A. og Styrmand S. M. J.

Dampskibet „Kong Inge“ strandede d. 22. Marts i Bakkafjord paa Island og blev Vrag. Kaptajnen havde tidligere som Styrmand og Fører sejlet med andre Dampskibe paa Island, og Styrmanden havde vel tidligere været paa Island med Dampskibe, men paa Nordkysten kun en enkelt Gang med et Sejlskib. Deviationstabellerne skrev sig fra Avgust 1903, og Kaptajnen havde af 1ste Styrmand, der forinden havde sejlet med Skibet, faaet meddelt, at Tabellerne var rigtige, og at der ikke tidligere havde været Uordener med Kompasserne.

Af de fremlagte Forklaringer m. m. fremgaar, at Skibet d. 21. Marts Kl. 2,20 Morgen forlod Oddeyr i Øfjord; dets Dybgaende var 5' 6" for og 12' 7" agter. Kl. 3 tog det let Grunden paa en Mudderbanke i Øfjord, men kom hurtig flot igen. Efter at have anløbet Risø og Husavik afgik de derfra Kl. 3½ Eftm. Kl. 4,10 sattes Loggen tværs af Lundey; den viste da Nul. Det var stille og letskyet, og Skibet gik med fuld Kraft og gjorde c. 9 Knob i Timen. Skibet styrede først N 83° O dev. 0 — idet der uafbrudt regnedes med ingen Deviation, men med først 34° senere 33° og 32° v. Misv. — N 49° O retv., indtil det Kl. 7,10 Aften var udfor Rødehuk (1 Kml. af) paa Nordvestsiden af Melrakkesletten; Loggen viste da 33. Ved Rødehuk Kl. 7,10 ændrede Kaptajnen, der da var oppe, Kursen til dev. S. 73° O = retvisende N 74° O, hvormed der udsejledes 12 Kml. (Log 45) og Kl. 8,20 og 8,25 ændrede han personlig Kursen til S 39° O dev. = S 71° O retv., hvormed der blev udløbet 14 Kml. (Log 59). Klokken var da 9,50.

Kaptajnen ændrede da paany Kursen til S. 45° O. dev. = S. 77° O. retv. Kl. 12³/₄ Nat, da Loggen viste 89, rundede man Kap Langenæs, og Kursen ændredes da til S. 39° V. dev. = (med 31° v. Misv. og 0° Deviation) S. 8° V. retv., hvorved der styredes lige mod Vopnafjord. Kl. 12 afgav 1ste Styrmand Vagten til 2den Styrmand. Vinden var nu OSO. med en Styrke af 5 (Søen 5), og der kom noget Sne, men Vejret var dog sigtbart.

C. Kl. 12¹/₄ havde man taget en 4 Stregers Pejling, der ikke indførtes i Logbogen, men som skal have vist, at man var c. 5 Kml. Nord for Langenæs, skønt dette syntes uforenligt med den styrede Kurs. Kl. 1¹/₄ lagde Kaptajnen sig i Bestiklukafet og gav Styrmanden Ordre til at varsko ham, hvis der indtraf noget.

Kl. 2³/₄ Morgen fik Styrmanden et svagt Skær af en Lanterne at se forude c. 4 Streger om Bagbord; han troede først, at det var en Lanterne paa et Fiskefartøj, og da han syntes, at den flyttede sig noget Styrbord over, beordrede han haardt Styrbords Ror, hvorved Skibet drejede fra S. 39° V. til SO. t. O. paa Kompasset, saa at man fik Lanternen c. 4 Streger om Styrbord, hvorpaa han efter at have passeret samme, beordrede den tidligere Kurs igen. Han opdagede imidlertid da, at Lanternen var en Ankerlanterne, og samtidig fik han, efter at have drejet c. 2 Streger tilbage, Land at se forude i 1 Skibslængdes Afstand. Han varskoede da Kaptajnen med et Fløjtstød og gav Ordre til fuld Kraft Bak og haardt Bagbords Ror, hvorved Skibet drejede til SSO., men idet samme tørnede det meget haardt mod et Stenrev og blev staaende.

Det viste sig, da det blev lyst, at Skibet stod udfor Høfn i Bakkafjord, det vil sige c. 5 Kml. sydligere og mindst 8 Kml. vestligere, end det skulde have været, naar det fra c. 5 Kml. Øst for Langenæs havde sejlet uafbrudt i 2 Timer med en Fart af 9 Knob i S. 8° V. retv. (S. 39° V. dev.).

2den Styrmands Fremstilling af, hvad der passerede paa hans Vagt, havde han opskrevet paa et løst Stykke Papir, hvorfra 1ste Styrmand havde indført det i Logbogen. Kaptajnen havde imidlertid tilintetgjort saa vel dette Stykke Papir som Kladdejournalen, idet han som Grund havde anført, at han mente, at disse Ting var uden Betydning.

Foruden Styrmanden var der under hele Sejladsen kun 1 Mand paa Vagt, nemlig Rorgængerens (men ingen Udkig), hvorfor 2den Styrmand, da Vagten skiftede Kl. 2¹/₂ Nat, maatte tage Roret i c. 4 Minutter. Af Rorgængerne den paagældende Nat kunde ingen nærmere huske de styrede Kurser. Med Hensyn til den paagældende Ordning af Vagten anførte Kaptajnen, at denne Ordning var truffet for at give Mandskabet den fornødne Hvile efter Losnings- og Lastningsarbejde.

Ved hvad der saaledes er anført om Dagbøgerne og Vagtholdet, maatte Kaptajnen siges at have forset sig mod Sølovens §§ 37, 43 og 287 samt §§ 26 og 292, men der fandtes dog ingen Anledning til at drage ham særlig til Ansvar derfor.

Hvad Strandingen angik, forklarede baade Kaptajnen og 2den Styrmand, at den formentlig kun kunde skyldes ukendt Strømsætning eller ukendt Paavirkning af Kompasserne eller begge Dele.

Retten fandt nu, at der burde gøres Ansvar gældende saa vel mod Kaptajnen som mod 2den Styrmand henholdsvis efter Sølovens § 293 og § 306.

For Kaptajnens Vedkommende havde der i Virkeligheden slet ikke været tilstrækkeligt Kendskab til Stede til Kompassernes Deviation, og der saas ikke at være taget tilbørligt Hensyn til den Uoverensstemmelse, som der syntes at have været mellem Pejlingen Kl. 12¹/₄ og den efter den styrede Kurs og den sejlede Fart og udløbne Distance. Da Kap Langenæs rundedes, havde Skibet mulig været en Del nærmere ved dette Forbjerg end forudsat. Dertil kom først og fremmest, at der aldeles intet Hensyn var taget til de Farer, der var ved Naviga-

tionen om Kap Langenæs (omtalt i „den islandske Lods“ for 1898), navnlig Strømsætningen. Kaptajnen syntes aldeles ikke at have tænkt over, at 2den Styrmand rimeligvis var ukendt med disse Forhold, og denne havde ikke tænkt paa at skaffe sig nærmere Oplysninger i saa Henseende. Men dernæst fandtes 2den Styrmand at have gjort sig skyldig i en ikke ringe Forsømmelighed ved ikke øjeblikkelig at varsko Kaptajnen, da han fik den omtalte Lanterne i Sigte, paa hvilket Tidspunkt Strandingen formentlig endnu kunde have været undgaaet, og ved at navigere paa egen Haand, som han gjorde.

De to tiltalte fandtes derfor, Kaptajnen tillige under Hensyn til det tidligere (om Dagbøgerne og Vagtholdet) anførte, at burde anses med Bøder til Statskassen, Kaptajnen af 300 Kr., Styrmanden af 100 Kr., hvorhos de vilde have at udrede Sagens Omkostninger, derunder Salær til Aktor og Defensor med 30 Kr. til hver.

Dom i S. S. Nr. 82/1903, afsagt d. 7. December 1904. Rederiet for Dampskibet Deramore mod Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

Damperen Deramore af Frederiksstad var i April 1903 paa Rejse fra Rangoon til Kalmar og kastede d. 20. April Anker ud for Helsingborg omtrent Vest for Indløbet til Havnen i en Afstand herfra af lidt mindre end en halv Kvartmil. Det var Sneykning med Vind og Strøm fra Nord. Noget Nord for „Deramore“ laa en anden Damper.

Kl. 7,11 samme Aften afgik Dampfærgen „Kronprins Frederik“ fra Helsingør, og da den nærmede sig de to Dampere, besluttede Kaptajnen for at undgaa en betydelig Ændring af Kursen at gaa mellem de to Dampere. Netop da Færgen kom ned mellem dem, den var da lidt over 300 Fod fra „Deramores“ Bagbords Bov, hørtes der en Støj fra begge Færgens Hjulskasser, som om Skovlene gik itu, hvorfor der straks beordredes „Stop“. Færgen drev ned mod „Deramore“, og skønt der fra denne blev stukket 25 Favne ud paa Ankerkæden, tørnede Færgen dog kort efter mod „Deramores“ Bagbords Bov og gjorde en Del Skade. Færgen drev derefter klar af Damperen, forsøgte forgæves at stoppe ved at kaste Bagbords Anker, hvis Kæde sprængtes, og drev videre, indtil det efter en halv Times Forløb lykkedes at faa Hjulene saa vidt i Stand, at Færgen kunde gaa ind til Helsingborg.

Det viste sig, at en Skovl i hvert Hjul var blevet beskadiget, rimeligvis ved at støde mod Vraggods. „Deramore“ blev efter at have endt sin Rejse repareret i Cardiff.

„Deramores“ Rederi forlangte nu en Erstatning af Statsbanerne for det ved Sammenstødet bevirkede Tab af 4,307 Kr. 91 Øre, nemlig 2,512 Kr. 71 Øre for Reparation m. m. og 1,795 Kr. 20 Øre for 3 Dages Ophold, beregnet med 40 Ø. pr. Netto Ton pr. Dag; senere nedsatte Rederiet Fordringen med 598 Kr. 40 Øre, idet det gik ind paa kun at regne 2 Dages Ophold.

Statsbanerne hævdede, at da Hjulene paa Grund af Beskadigelserne vilde være gaaede i Staa af sig selv, selv om man straks havde stoppet Maskinen, og da det havde været uforsvarligt ikke at stoppe Maskinen, maatte Sammenstødet siges at være en Følge af en uheldig Hændelse, hvorfor Tilfældet maatte være at henføre under Sølovens § 221 og hvert Skib altsaa bære sin Skade.

Retten fandt ikke at kunne give Statsbanerne Medhold i denne Betragtning. Det om Maskinen anførte fandtes ikke nærmere godtgjort, og det var da i al Fald ikke berettiget at tilføje en anden Skade for at undgaa en større Skade for sig selv, men det fandtes dernæst ikke oplyst, at Dampfærgen, der selv havde valgt at gaa mellem de to Dampere, ikke kunde have undgaaet Sammenstødet ved at foretage en anden Manøvre og da navnlig ved straks at søge at kaste Anker; det var

ingenlunde givet, at det vilde være mislykket, fordi Bagbords Anker senere gik tabt, da man efter Sammenstødet kastede dette.

Der var intet anbragt om, at der skulde være nogen Skyld hos „Deramore“, og denne Dampers Rederis Paa-stand vilde derfor være at tage til Følge.

Herefter dømtes Generaldirektoratet for de danske Statsbaner til at betale til Rederiet for Dampskibet „Deramore“ 3,709 Kr. 51 Øre med Renter og 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. ^{34/1904}, afsagt d. 7. December 1904. Handlende N. M. Malmqvist i Kivik i Svørrig mod Kjøbenhavns Skibssalgsbureau.

I Januar d. A. solgte nævnte Bureau for Malmqvist en Brig „Ines“ for 15,000 Kr. og tilstillede ham en af Bureauet paa Køberens Vegne udfærdiget og underskrevet Købekontrakt, hvori der stod: „I Kommission for Anvisning af Skibet betaler Køber 2 pCt. og Sælgeren for Anvisning af Køber 1 pCt. af Købesummen til Kjøbenhavns Skibssalgsbureau“. Denne Kontrakt underskrev Sagsøgeren og sendte den tilbage til Indstævnte. Han fik saa Meddelelse om, at der var indløbet en Fejltagelse, idet der skulde have staaet, at Køber 1 pCt. og Sælgeren 2 pCt. i Kommission, og i Henhold hertil tilbageholdt Bureauet ved Købesummens Udbetaling 2 pCt. eller 300 Kr. Da Malmqvist ikke vilde erkende Berettigelsen hertil, anlagde han Sag og paastod sig tilkendt hos Bureauet 1 pCt. eller 150 Kr. med Renter og Sagsomkostninger.

Forinden Salget havde der ikke mellem Parterne været Tale om Kommissionens Størrelse; Indstævnte hævdede imidlertid, at det var en fast Sædvane i slige Forhold, at Sælgeren betalte 2 pCt. Selv om dette imidlertid maatte være Tilfældet, var det imod Sagsøgers Benægtelse ikke bevist, at han kendte eller burde kende en saadan Sædvane, og at han altsaa maatte vide, at Tallet „1“ for Sælgerens Vedkommende var en Fejlskrift for „2“.

Under Sagen forelaa intet nærmere om mulige Forhandlinger efter Meddelelsen om Fejltagelsen eller om de nærmere Forhold ved Udbetalingen og Tilbageholdelsen. Men der forelaa i al Fald heller ikke noget, som kunde godtgøre, at Malmqvist ikke skulde have Krav eller skulde have mistet Krav paa at faa de ham i Følge Kontraktens Ordlyd yderligere tilkommende 150 Kr. udbetalt, og Indstævnte vilde derfor blive at dømme til at betale ham dette Beløb.

Sagens Omkostninger fandtes paa Grund af de mangelfulde Oplysninger at burde hæves.

Statskassens Ret forbeholdtes med Hensyn til, at Købekontrakten ikke var stemplet.

Dom i S. S. Nr. ^{97/1904}, afsagt d. 23. Novbr. 1904. Opvarter O. H. L. og Kok F. O. L. om Bord i Damperen Axelhus medførte paa Skibets Rejse til Norge i Oktober d. A. hemmelig Spirituosa (Kognak og Akvavit). Da Skibet laa i Aalesund, gav L. en Flaske Spirituosa til en Mand fra Stedet, og da denne Mand vilde bringe Flasken i Land, stoppedes han af Toldvæsenet. Dette gav Anledning til, at de to Tiltaltes Gemmer blev undersøgte og de fundne Spirituosa kastede over Bord. Kokken forklarede, at han havde taget de paagældende Drikkevarer med til eget Brug og for at udskænke deraf til Folk, som kom om Bord. Opvarteren havde taget Drikkevarerne med for at handle med dem i Norge, og det var hans Hensigt at indsmugle dem.

De to tiltalte dømtes efter Sølovens § 307 til at betale hver en Bøde til Statskassen af Kr. 150 og solidarisk at udrede Sagens Omkostninger.

Rettelse. I Referatet af Sø- og Handelsretsdomme i vort sidste Nummer er desværre indløbet et Par Trykfejl. Pag. 592, Sp. 2, Linje 2 f. n. staar: „retvisende

N. 13^o V.“ i Stedet for „retvisende N. 73^o V.“. Pag. 592, Sp. 1, Linje 3 f. n. staar „Trekant“ i Stedet for „Trekost“.

Fragtmarkedet.

Den i vor sidste Beretning omtalte Fasthed i flere af de oversøiske Markeder har gennemgaaende ikke alene holdt sig, men der har stedvis været betalt højere Fragter for denne og næste Maanedes Lastning, saaledes f. Eks. fra Bombay, Kurrachee og Nordamerika, fra hvilke Kanter samt fra La Plata der fremdeles er Begær efter Baade for Lastning indtil ultimo Februar. Tagende Aarstiden i Betragtning, kan Langfarten saaledes ikke siges at være saa helt daarlig, men til Gengæld er hele det evropæiske Marked i en saa miserabel Forfatning, at det næppe er for meget sagt, at langt den overvejende Del af de Skibe, som er i Fart, kun sætter Penge til. Saa vel Sortehavet som Østersøen har næsten intet at byde paa, og fra Middelhavet er Raterne paa Grund af den store Mængde fragtsøgende Dampere saa lavt nede, at Resultatet af en Rundrejse nødvendigvis maa give Underskud, thi Kulfrakterne nedefter er ogsaa meget usle. Under disse sørgelige Omstændigheder og med de ringe Udsigter til nogen Bedring, tvinges Rederne ligefrem til Oplægning. Fra England meldes ogsaa allerede nu om Oplægning af 2/3,000 Tons Dampere i større og større Udstrækning, og hvis der ikke meget snart kommer mere Liv i Eksporten fra Østersøen, vil Rederne ligeledes herhjemme blive nødsagede til at binde en Del Baade fast, thi som Forholdene i Øjeblikket ligger, er det ikke alene et Spørgsmaal om Fragtraten, men om der overhovedet er en Last at faa.

Det østlige Marked har igen taget et ret anseligt Antal Baade, og da navnlig Bombay og Kurrachee havde Brug for Tonnage, maatte disse Pladser betale højere Rater for at friste Baade til at gaa i Ballast dertil fra Middelhavet. Kurrachee betalte 16/7½ à 16/9 til udsøgt Havn pr. Januar/Februar, Bombay 16/3 à 16/6, ja for December Annullering endog 17/, Calcutta er svagere paa Basis af 20/ Dødvægt, medens Rispladserne uforandret noterer 23/9 O. C., uden at der dog kommer Forretninger i Stand. For Kul fra Moji til Hongkong er sidst betalt 2,30 Dollars.

Sortehavet er, usselt som det var i Forvejen, flovet yderligere af. Begæret efter Tonnage er meget limiteret, og „berth“ Raten fra Odessa, Nikolajeff eller Novorossisk til udsøgt Havn er nu kun 6/6 à 6/9. Ganske faa, mindre Baade sluttedes til 7/6 à 7/9 N. C. prompt Lastning. Fra bulgarsk Havn til Antwerpen sluttedes en 4,000 Tons Baad til 6/9 pr. 10/25. December. Samme Rate noteres nominelt fra Sulina.

Middelhavet har fragtet livligt, men Raterne er gennemgaaende lidt lavere end for en Uge siden. Langt de fleste Baade sluttedes for Erts, som bl. a. betalte 5/6 Almeria/Glasgow, 5/4½ Villaricos/Rotterdam, 5/6 Carthage/Maryport, 6/9 Escobrera/Antwerpen, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 5/9 Bona/Plymouth eller Hull, og for Esparto 13/ Almeria/Fleetwood; Aleksandria uforandret flov. Fra Cypren (2 Pladser) noteres 15/6 pr. Ton Johannesbrød til London. Ertsraterne fra Bilbao er smaa som følger: 3/9 Cardiff, 3/10½ Newport, 4/4½ Middlesbro, 4/6 à 4/9 Rotterdam.

Nordamerika er helt igennem lidt fastere, og flere Steder viser Raterne en lille Stigning. Saaledes sluttedes der fra Golfen en Del Januar Baade paa Netto Charter til 11/ U. K. eller Kontinentet, 12/ én, 12/6 to danske Havne, og der er al Udsigt til, at der nu vil kunne betinges endnu mere. I Retning af Træbefragtinger er der næsten intet gjort; 90/ betaltes Mobile/Marseille og Nizza, 83/9 Pensacola/Lissabon og engelsk

Østkysthavn. For Bomuld fra Savannah kan faas 27/6 à 28/9 for rummelige Baade. Der noteres en Del forskellige Ordre fra Atlanterhavspladserne, for hvilke Rederne gennemgaaende forlanger mere end Befragterne vil betale, saaledes bl. a. for Korn fra „Northern range“ 2/1½ pr. Qr. til udsøgt Havn, 2/6 Cork f. O. Disse Rater synes ikke at tiltrække Rederne i Øjeblikket, hvortil Grunden uden Tvivl er den, at man venter at se en ret livlig Majseksport. For Petroleum New York/Shanghai noteres nu 19 Cents mod 18 for en Uges Tid siden.

La Plata Markedet er fast, men ikke særligt aktivt, og der er ingen Forandring i Fragterne, som holder sig omkring 17/6 à 18/3 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. Januar/Februar. Fra Bahia Blanca betales 16/6 U. K. eller Kontinentet for en 5,000 Tons Baad. Maj Afskibning.

Østersømarkedet er stadig yderst svagt, og de faa Baade, som placeres, har maattet akceptere særdeles lave Rater. Reval har sluttet til 17½ Frs. Hør til Dunkerque eller Ghent, Windau til 9 d. Havrebasis Hamburg eller Weseren, medens Libau ikke betaler over 8 d. til London eller Rotterdam. Riga kan ingen Baade tage. Fra Danzig eller Memel noteres 5/ for Sleepers til Grimsby.

Kulfragterne fra Wales ad Middelhavet viser en lille Tilbagegang til Trods for Sortehavets og Middelhavets vedvarende elendige Tilstand. Af Afslutningerne skal nævnes 5/6 Kjøbenhavn (1,000 Tons Damper), 5/ Gibraltar, 5/10½ à 6/ Genua, 5/6 Neapel, 5/6 Aleksandria, 5/3 Port Said, 6/9 Colombo, 18/6 Japan (en halv Snes Dampere), 6/9 La Plata. Tynen fragtede livligt, men Fragterne er uforandret lave og illustreres af følgende Befragtninger: 5/3 Aleksandria, 5/6 Genua, 6/ Barcelona, 3/9 à 3/10½ Aalborg, 4/3 à 4/6 Malmø, Firth of Forth er ret livløs og flov; der blev sidst betalt 3/6 à 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/6 Horsens (1,050 Tons), 3/10½ Neufahrwasser, 4/4½ Stockholm, 4/1½ Riga.

Fragtmarkedet for Sejlere paa Østersøen er væsentlig uforandret.

ab Memel noteres Havre til Danmark, Sydsverrig 7½ Mark samt Planker til Stralsund 20 Mark, Rostock 23 à 24 Mark pr. Stdr.; endvidere Stav til West Hartlepool eller Firth of Forth £ 8½ pr. Mille.

ab Kønigsberg noteres Laster pr. Foraar fra paalidelig Kilde 14 à 15 Mark Rugbasis til Danmark, Sydsverrig.

ab Danzig har det været noget flovt; dog skal være opnaaet 6 Mark for Rug og Oljekager til Danmark; et Skib blev sluttet for Havre til Randers 7½ Mark.

ab Stettin blev sluttet 6½ Mark for Mel til god dansk Plads, men ellers foreligger ingen yderligere Meddelelser fra denne Plads.

ab Stolpmünde er det meget slet, og der er flere fragsøgende Skibe; Udsigterne er heller ikke gode, da der i disse Dage er befragtet mindre Dampere derfra, som Befragterne foretrækker paa denne Aarstid.

ab Colberg derimod er endnu Anvendelse for flere Sejlere for Rug til Danmark til 5 à 5¼ Mark, for Havre 6 à 6¼ Mark.

ab Greifswald er det flovt, men ab Stralsund vil vel endnu kunne opnaas 4½ Mark for Rug, hvortil der forøvrigt blev sluttet i sidste Uge.

ab Barth søges ogsaa Skibe for Rug, men det kan vel snart være risikabelt at slutte Fragt for denne Plads.

ab Rostock blev sluttet Havre til Danmark 5 Mark, Sundhavn 4½ Mark, men senere blev der dog sluttet til 4 Mark for svært Korn; Wismar skal kun kunne notere 3½ Mark for Rug.

ab Kjøbenhavn blev sluttet til Nykjøbing Sjøland 16 Øre, Præstø 13 Øre, Stralsund 3½ Mark samt til Randers 25 Øre, alt Byg.

ab danske Provinshavne noteres nogle Byglaster til Leith, Rotterdam 7 Mark, Kiel 3 Mark, Hamburg 3½ Mark.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Oktober Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 11 amerikanske, 1 østrigsk, 1 brasiliansk, 19 britiske, 2 danske, 6 franske, 3 tyske, 2 italienske, 10 norske, 1 russisk, 1 spansk, 2 svenske, ialt 59. Dampskibe: 1 amerikansk, 1 brasiliansk, 17 britiske, 1 græsk, 2 japanske, 2 norske, 1 russisk, 1 svensk; ialt 26. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 29, Kollision 6, Ild 1, sunkne 4, forladte 3, Kondemnation 13, forsvundne 3; for Dampskibene: Stranding 12, Kollision 2, Ild 3, sunkne 2, forladt 1, Kondemnation 6.

Nordjylland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 5. ds., paa Rejsen fra Stettin til Riga i Ballast, strandet ved Windau. Mandskabet er reddet.

Frits Emil, Skonnertbrig af Thurø, er d. 8. ds., paa Rejsen fra Kallundborg til Rotterdam med Byg, indkommet til Frederikshavn med Vand i Lasten og uklare Pumper. Losser og reparerer i Frederikshavn.

Eros, Dpsk. af Christianssand, ankom d. 10. ds. hertil fra Libau efter en meget haard Rejse. Skibet, der havde en Del oven Bords Skade, maatte gaa i Dok for at reparere.

Christian IX, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 10. ds. i Nærheden af Cuxhafen Fyrskib været i Kollision med en ubekendt Damper. Christian IX blev beskadiget og maatte returnere til Cuxhafen.

Nerma, Dpsk. af Esbjerg, der, som meddelt, indbragtes til Kalmar efter Grundstødning ved Øland, har efter foretaget Undersøgelse fortsat Rejsen til Schiedam.

Danneskjold, Galease af Samsø, har ved Afgang fra Hamburg været i Kollision med Slæbedamperen Grete og maatte returnere til Altona for Reparation. Skibet har nu fortsat Rejsen til Kolding.

Helsingørdamperen „Dana“s Forlis. Kaptajnen paa den ud for Falsterbo forliste Helsingørdamper „Dana“, M. Lambertsen, har, i Følge „Helsingørs Avis“, til Søretten indsendt følgende Uddrag af Skibsjournalen:

Den 17. November afgik Damperen fra Riga med Hvede til Rotterdam. Intet mærkeligt hændte før Tirsdag Eftermiddag den 22. November, da Damperen passerede Smygehuk. Da udbrod en voldsom Storm, som voksede i Styrke, jo nærmere man kom Falsterbo Rev. Imidlertid haabede Kaptajnen endnu at kunne klare sig forbi dette Sted. Kl. 5 Eftermiddag havde Damperen svært Slagside, og samtidig nægtede Maskinen at fungere, idet der ikke længere kunde frembringes Damp. Kulkasserne var nemlig fyldte med Vand. Kl. 11 Aften begyndte man at opsende Raketter og affyre Kanonskud. Nogen Tid efter indfandt en fremmed Damper sig, som tilbød Assistance. Med stort Besvær lykkedes det fra den fremmede Damper at faa en Trosse om Bord i „Dana“, men Trossen sprang, og den fremmede Damper tabtes af Sigte.

Nu gjordes en Baad klar, men denne sønderlodes straks af Braadsøerne. Baad Nr. 2 klargjordes, og i den tog 1. Maskinmester Larsen og 1. Styrmand Petersen Plads. Baaden opholdt sig i Læ af Dampskibet.

Om Bord klargjorde man og holdt i Beredskab Baad Nr. 3 for i Nødstifælde at anvende denne. Besætningen foretrak dog at blive saa længe som mulig paa Skibet. Kl. 3 om Natten indtraf den længe ventede Katastrofe, idet Skibet kæntrede og fyldtes med Vand. Imidlertid befandt det sig paa saa grundt Vand, at dets Køl stod i Niveau med Vandfladen. Dampskibet kom efter Kæntringen atter paa ret Køl, og Besætningen besluttede at blive om Bord paa Vraget hellere end at gaa i Redningsbaaden. Baad Nr. 2 kom ud af Sigte samtidig som Kæntringen indtraf. Dens to Passagerer fandtes senere som Lig.

Stormen vedblev at rase med uformindsket Styrke, og de Skibbrudne kunde hvert Øjeblik vente at blive skyllede over Bord. Ved Dagningen hejsedes Nødflag, som dog ikke observeredes af noget forbipasserende Skib. Først Kl. 4 om Eftermiddagen kunde Redningsbaaden fra Skanør gaa ud og bringe Hjælp til de nødlidende. En Del af disse var da yderst medtagne.

Kaptajn Lambertsen fritager sig, sit Rederi og Skibets Besætning for alt Ansvar i Ulykken.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleen afleveredes den 29. November Værftets Nybygning Nr. 241, Dampskibet „Vesterhavet“, der er bygget for Landbrugsministeriets Regning, og som, i Forbindelse med en allerede eksisterende Damp, skal benyttes som Redningsdamper paa Jyllands Vestkyst og bistaa Fiskerne under farefulde Forhold.

Efter at Landbrugsministeren havde beset Skibet, foretoges en Prøvetur i Sundet med Ministeriets Embedsmænd og Tilsynsførende samt Fiskerikonsulenten om Bord. Efter Prøveturen, der forløb særdeles heldigt, overtoges Skibet af Landbrugsministeriet.

Den 29. Novbr. foretoges Prøvetur med Skruedamperen „Dansborg“, bygget af Blyth Shipbuilding Company for Regning Dampskibsselskabet Neptun af Kjøbenhavn. „Dansborg“ maaler 297' i Længden, Bredde 43' 2" og er bygget til Klassen 100 A. 1 hos Lloyds; den er af single-deck Type med Poop, Bro og Bakdæk. Skibet, der er udstyret med store Luger og tidssvarende Grejer til Losning og Lastning, er forsynet med Triple Ekspansions Maskine leveret af North Eastern Marine Engineering Company. Prøveturen forløb i enhver Henseende til de om Bord værende Repræsentanters Tilfredshed.

Med Damperen „Katholm“, bygget for Regning D'hr. Johnsen & Jespersen i Kjøbenhavn af Chantier Naval Anversoise i Antwerpen, foretoges for nylig Prøvetur ved Vlissingen. Prøveturen forløb tilfredsstillende, og Skibet begav sig umiddelbart derefter paa sin første Rejse.

Dampskibsselskabet Langeland afholdt den 8. ds. en ekstraordinær Generalforsamling i Rudkjøbing, paa hvilken det vedtoges at sælge det Selskabet tilhørende Dampskib „Rudkjøbing“ til „Sydfynske Dampskibsselskab“ for 33,000 Kr. og paa Betingelse af, at Sejladsen paa Kysten Rudkjøbing—Lohals og Rudkjøbing—Kjædeby bibeholdes i samme Omfang som hidtil i de første 5 Aar.

(Øl. Dgbl.)

Den 8. Decbr. blev paa Flensborg Skibsværfts ny Værft en Damp sat i Vandet, bygget til Flensborg Dampkompagni (H. Schuldt). Skibet fik Navnet Regine. Hoveddimensionerne er: Længde 301' 0", Bredde 41' 2", Dybde (moulded) 21' 3", Lastevne c. 4,100 Tons.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 13. December.) Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Antwerpen 11. Decbr. hertil. — Alabama, Gøtsche, afgik fra Newcastle 9. December til Baltimore. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 6. December. — Algarve, Borries, ank. hertil 10. December. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Antwerpen 11. December. — A. N. Hansen, Paaske, ank. herti

10. December. — Antwerpen, Madsen, ank. til Riga 10. December. — Arkansas, Petersen, pass. Skagen 8. Decbr. for New York. — Arno, Strubberg, afgik fra Marseille 11. Decbr. til Tarragona. — Axelhus, Skow, ank. til Bergen 10. Decbr. — Baron Stjernblad, Kaas, afg. fra Gibraltar 10. Decbr. hertil. — Beira, Lunge, ank. hertil 10. Decbr. — Ceres, da Cunha, ank. til Libau 9. December. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik herfra 12. Decbr. til Antwerpen. — Dagmar, Larsen, afg. fra Genua 11. December til Messina. — Douro, Mortensen, afg. fra Garrucha 10. December til Genua. — Esbjerg, Søeberg, ank. hertil 10. Decbr. — Florida, Ørum, afgik fra Baltimore 13. December hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 5. Decbr. — Garonne, Kromann, afgik fra Riga 11. December til Dunkerque. — Georgios I., Sørensen, ank. hertil 6. Decbr. — Hekla, Egense, ank. til Halifax 11. December. — Hellig Olav, Holst, afg. fra New York 7. December hertil. — Hengest, Harder, ank. hertil 13. Decbr. — Hjelm, Simonsen, afgik herfra 10. Decbr. til Stockholm. — Holar, Ørsted, afgik fra Pillau 10. Decbr. til Gøteborg. — Island, Holm, ank. hertil 7. December. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 8. Decbr. — Jolantha, Kann, ank. til Antwerpen 12. December. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 8. December. — Kentucky, Staal, ank. hertil 5. Decbr. — Kiew, Christiansen, ank. til Pillau 12. Decbr. — Kursk, Gommesen, ank. til London 9. Decbr. — Leopold II, Meyer, ank. hertil 12. Decbr. — Loire, Craignou, ank. til Dunkerque 10. Decbr. — Louise, Kruse, afgik fra Pillau 10. December til Hull. — Louisiana, Andresen, ank. hertil 10. December. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Boston 8. December. — Morse, Sørensen, afgik fra Pillau 11. December hertil. — Moskov, Meldahl, ank. til Pillau 12. December. — Nicolaï II, Lissner, afgik fra Christiania 9. December til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 11. Decbr. hertil. — O. B. Suhr, Wiencke, ank. til Reval 2. December. — Omsk, Jonsen, ank. til Reval 30. Novbr. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 4. December. — Perm, Christensen, ank. til Stettin 11. December. — Pregel, Olsen, ank. hertil 11. December. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 11. December. — Rita, Schibbye, afgik fra Bergen 10. December til Trondhjem. — Seine, Dampt, ank. til Bordeaux 30. November. — Skalholt, Larsen, afgik fra Stavanger 12. Decbr. hertil. — Texas, Andersen, afgik fra New Orleans 7. December hertil. — Thyra, Fischer, pass. Holtenau 12. December for Hull. — Tiber, Bech, ank. hertil 12. Decbr. — United States, Wulff, ank. til New York 12. Decbr. — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 8. Decbr. — Vendysse, Jacobæus, afgik fra Blyth 11. December hertil. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ank. hertil 12. December. — Fix ank. til Stettin 10. Decbr. — Marie afgik fra Stettin 10. Decbr. til Manchester. — Vadsø ank. til Swansea 9. Decbr. — Gitano ank. hertil 4. Decbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Stockholm 11. December. — Frøde, Meyer, ank. til Riga 11. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 8. Decbr. — L. H. Carl, Jensen, ank. til Stettin 12. December. — Erik II, Mahncke, ank. til Libau 8. Decbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Riga 13. Decbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Libau 5. December. — Ragnar, Holst, ank. til Stettin 11. Decbr. — Skjold, Rise, afgik fra Riga 5. Decbr. — Magnus, N. P. Jørgensen, ank. til Aarhus 12. Decbr. — Olat, Petersen, ank. til Zaandam 7. Decbr. — Svend II, Riber, afgik fra Cardiff 10. Decbr. — Harald, Hveysel, afg. fra Kjøbenhavn 11. Decbr.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Riga 6. December. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Libau 12. Decbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ank. til Boness 9. December. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Grangemouth 12. December, bestemt til Kbhvn. — I. N. Mødvig, Hahn, ank. til Reval 25. Novbr. — Hamlet, Reese, ank. til Aarhus 6. Decbr. — Helge, Poulsen, ank. til Emden 7. Decbr. — Rolf, Olsen, afgik fra Riga 7. December, best. til London. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afg. fra Libau 8. Decbr., best. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Hull 11. Decbr., best. til Reval. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Sunderland 8. Decbr., best. til Neufahrwasser. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Riga 10. December. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Libau 10. December, bestemt til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Lübeck 7. December. — Russ, Rasmussen, afgik fra Sunderland 10. December, best. Marseille. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Libau 25. November. — Peter Mørch, Thorsøe, ank. til Kiel 3. December.

Heimdal. Anine, Leth, afgik fra Newcastle 8. December. — Kamma, Løffler, ank. til Sunderland 1. December. — Helga, Møller, afgik fra Swansea 9. Decbr. — Martha, Christensen, afg. fra Rouen 11. December. — Elna, Rathje, ank. til Cette 12. Decbr. — Therese, Pedersen, afg. fra

Oran 11. Decbr. — Simone, Jørgensen, afg. fra Swansea 7. Decbr. — Jeanne, Lagesen, ankom til Newcastle 13. Decbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Stettin 8. December, ankom til Grangemouth 12. December.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Kotka 12. December, best. til Pasages. — Niobe, Mathiesen, pass. Kaiser Wilhelms Kanal 11. Decbr., best. til Ghent. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Methil 7. December, ankom til Esbjerg 9. Decbr. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Reval 9. December, ankom til Riga 11. December. — Nordseen, Gram, afg. fra Fleetwood 9. December, best. til Kbhvn. — Nexos, Basse, afgik fra Bremerhaven 11. Decbr., best. til Reval. — Nora, Jørgensen, afg. fra Bremerhaven 12. Decbr., ank. til Bremen 13. Decbr. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Schiedam 12. Decbr. — Alfa, Iversen, afg. fra Hernøsand 6. Decbr., best. til Gravelines. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Naskov 8. December, ankom til Frederikshald 10. Decbr. — Cito, P. Nielsen, ankom til Bremen 9. Decbr. — Dagmar, Hansen, ankom til Reval 8. Decbr.

Jylland. Ester, Sørensen, afgik 13. Decbr. fra Sundsvall til Preston. — Ingrid, Memertz, ankom til Riga 12. December. — Karen, Winther, ank. til Gefle 8. December.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Garston 9. Decbr. — Dagny, Fischer, ankom til Bristol 11. December. — Mary, Larsen, ankom til Königsberg 11. Decbr.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afgik fra Rouen 13. December, best. til Burntisland.

Nordseen. Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Libau 10. Decbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Korsør 13. December. — Holland, Lund, ankom til Libau 9. December. — England, Andresen, ank. til Libau 10. Decbr. — Rusland, Møller, ankom til Warkworth 11. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra New Orleans 20. Novbr. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Libau 13. December. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Riga 7. Decbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, ankom til Rouen 10. December. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Grangemouth 9. December.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 10. Decbr., ank. til Burntisland 12. December.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 10. 2. December, bestemt til Hamburg.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til London 10. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Montevideo 1. Decbr. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Memel 9. Decbr., best. til Grimsby. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Swinemünde 12. Decbr., best. til Libau. — Frederiksborg, Hansen, ankom til West Hartlepool 3. Decbr. — Jomsborg, Hansen, ank. til Glasgow 8. Decbr. — Kronborg, Hveissel, afgik fra New Orleans 27. Novbr., best. til Kbhvn. — Rosenborg, Schultz, ankom til Blyth 10. Decbr. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Genua 6. Decbr., bestemt til Sevilla. — Søborg, Fischer, afgik fra Sevilla 7. Decbr., best. til Glasgow. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Riga 6. Decbr. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Grimsby 9. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Burntisland 10. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Riga 11. Decbr. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Port Said 10. Decbr. best. til Manchester. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 13. December, bestemt til West Hartlepool. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Swansea 13. Decbr., bestemt til Genua. — Tuborg, Agerlin, ank. til Riga 25. Novbr. — Ulfborg, Petersen, afgik fra Eupatoria 13. Decbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 6. Decbr.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. fra Blyth 4. December, bestemt til Pensacola. — Jægersborg, Larsen, ankom til Helsingør 24. Novbr. — Kallundborg, Lund, ankom til Livorno 7. Decbr.

Svendborg. Svendborg, Møller, ankom til Riga 2. Decbr.

Havet. Fyen, Nielsen, afgik fra Methil 13. December, best. til Neufahrwasser.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afgik fra Antwerpen 11. Decbr., ank. til Blyth 13. Decbr. — Helene, Jensen, afg. fra Riga 12. Decbr. best. til West Hartlepool. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Korsør 9. Decbr. — Agnete, Sørensen, ankom til Libau 8. Decbr. — Hermia, Petersen, afgik fra Kiel 9. Decbr., ankom til Burntisland 13. Decbr. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 9. December, ank. til Burntisland 13. Decbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Burntisland 9. Decbr., best. til Kiel — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Burnt-

island 10. Decbr., best. til Kiel. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 10. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Singapore 13. December. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til Vera Cruz 9. December. — St. Jan, Rambusch, ankom til Habana 9. Decbr. — St. Thomas, Prahl, afg. fra Antwerpen 11. Decbr. — St. Domingo, Wrisberg, ankom til Pointe à Pitre 13. Decbr.

Æro. Erindring, Hansen, ankom til Blyth 10. Decbr.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Amsterdam 13. Decbr., best. til Burntisland. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Antwerpen 9. Decbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Grangemouth 13. Decbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra London 13. December, bestemt til Boness. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Odense 13. Decbr., best. til Cardiff. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Odense 13. Decbr. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. til Kbhvn. 13. Decbr. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Kbhvn. 11. December. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 7. Decbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Riga 8. Decbr. — Chr. Christensen, Hansen, afg. Kbhvn. 14. Decbr., bestemt til Boness. — I. D. S. Adolph, Fønger, ank. til Rotterdam 13. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Libau 6. December, best. til Antwerpen. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 9. Decbr. — Paris, Krogh, ankom til London 1. December. — Bryssel, Tholander, ankom til Hamburg 9. December.

Mercur. Berlin, v. Thun, ank. til Lissabon 30. Novbr., — Wien, Brink, ankom til Riga 30. Novbr.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ankom til Libau 12. Decbr. — Clara, Villadsen, ank. til Sunderland 13. Decbr. — Kai, Andersen, ankom til Hamburg 13. Decbr. — Svend, Kurtzhals, afg. fra Kbhvn. 11. December, bestemt til Methil. — Erik, Steen, ank. til Methil 13. Decbr. — Axel, Damm, ankom til Antwerpen 8. Decbr. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Castellon 8. December, bestemt til Antwerpen. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Messina 9. Decbr. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra London 10. Decbr., best. til Newport.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ankom til Memel 7. Decbr. — Slesvig, Svarrer, afg. fra Kotka 10. Decbr., best. til Gravelines.

Svanen. Svanen, Schmidt, ankom til Libau 9. Decbr.

Johnsen & Jespersen. Broholm, Gottlob, afgik fra Gefle 10. Decbr., ankom til Riga 12. Decbr. — Egholm, Winther, afgik fra Tyne 3. Decbr., bestemt til Cannes. — Katholm, Arnesen, afgik fra Boness 7. Decbr., ankom til Kjøbenhavn 11. December.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Serapis, Mathiasen, ank. til Algoa Bay 28. Novbr. fra Melbourne via Port Louis. — Mærdor, Mørck, gik til Ses fra Elben 27. Novbr. til Santos. — Aagot, Kalleisen, afg. fra Hamburg 30. Novbr. til Bahia. — Doris Brodersen, Hansen, ank. til Newhaven 29. Novbr. fra Glasgow. — Prins Valdemar, Hansen, ank. til Port Elisabeth 30. Novbr. fra Geelong. — Sophie, Svarrer afg. fra Rio Grande 15. Novbr. til New York. — Mary José, Brinck, ankom til Capetown 7. Decbr. fra Melbourne. — Maracaibo, Svarrer, ank. til Maracaibo 7. Decbr. fra Hamburg.

Rønne. Gudmund, Borbye, ankom til Kiel 6. Decbr. — Nestved, Jensen, ank. til Stolpmünde 9. Decbr.

Svendborg. Jens, Eriksen, ank. til Leith 4. Decbr. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Fredericia 7. December. — Zenitha, Jensen, ank. til Frederikstad 6. Decbr. — Urania, Nielsen, ank. til Grangemouth 6. December. — Meta, Møller, ank. til Plymouth 6. Decbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Kjøge 7. Decbr. — Iris, Hansen, ank. til Frederikshald 6. Decbr. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Kbhvn. 7. Decbr. — Confidence, Mouritzen, ank. til Kjørteland 7. Decbr. — Hertha, Brandt, ank. til Langøre 8. Decbr. — Freir, Hansen, ank. til Kirckaldy 8. Decbr. — H. P. Jensen, Larsen, ank. til Langesund 9. Decbr. — Ludvig, Larsen, ank. til Leith 9. Decbr. — Yrsa, Hansen, ank. til Boness 9. December. — Heimdal, Hansen, ank. til Stettin 9. Decbr. — Vega, Madsen, ank. til Vlissingen 10. Decbr. — Solon, Rasch, ank. til Gøteborg 8. Decbr. — Triton, Nielsen, ank. til Odense 8. Decbr. — Union, Olsen, ankom til Christiania 7. Decbr. — Skjold, Larsen, ankom til Leith 8. December.

Æro. Theodor, Andersen, ank. 5. Decbr. til Kbhvn. — Ellen, Hansen, ank. 5. Decbr. til Kbhvn. — Marie, Hermansen, ank. 5. Decbr. til Kbhvn. — Familien, Mortensen, ank. 3. Decbr. til Kbhvn. — Kronen, Hermansen, ankom 5.

Decbr. til Laurvik. — Svalen, Rosenbeck, ank. 5. Decbr. til Napoli. — Aurora, Pofler, ank. 6. Decbr. til Kbhvn. — Hebe, Clausen, ank. 6. Decbr. til Granton. — Dana, Carl-afg. 7. Decbr. fra Downs Red til Laguna. — Regina, Kock, ank. 6. Decbr. til Kbhvn. — Lorenz, Levinsen, ank. 6. Decbr. til Boness. — Karen, Bager, ank. 6. Decbr. til Boness. — Bølgem, Friis, ank. 5. Decbr. til Swinemünde. — Anne, Schmidt, ank. 7. Decbr. til Bandholm. — Lucinde, Andersen ank. 7. Decbr. til Eork. — Maltridur, Hansen, ank. 6. Decbr. til Kbhvn. — Energi, Nielsen, ank. 8. Decbr. til Methil. — Alma Marie, Hansen, ank. 8. Decbr. til Leith. — Kvik, Philipsen, afg. 6. Decbr. fra Frihavnen til Horsens. — Elise, Petersen, ank. 7. Decbr. til Kbhvn. — Astræa, Svane, afgik 8. December fra Barbados til Port of Spain. — Fred, Friis, ank. 9. Decbr. til Rødvig. — Rotha, Hansen, afg. 11. Decbr. fra Rufisque til Barbados. — Harris, Thorsteinson, ank. 9. Decbr. til Pillau. — Nansen, Petersen, afg. 9. Decbr. fra Newport til Le Moule. — Skjold, Nielsen, ank. 9. Decbr. til Kolding. — Bertha Marie, Hansen, ank. 9. Decbr. til Kbhvn. — Olga, Jørgensen, ank. 12. Decbr. paa Faaborg Red. — Enigheden, Friis ank. 10. Decbr. til Aalborg. — Marie, Friis, ank. 10. Decbr. til Randers. — Ydun, Christensen, ank. 12. Decbr. til Libau. — De tre Brødre, Rasmussen, afgik 10. December. fra Kbhvn. til Randers. — Albertine, Madsen, afg. 10. Decbr. fra Kbhvn. til Rügen. — Agent Petersen, Frederiksen, afgik 10. December fra Gøteborg til Barry. — Erik Kirstine, Albertsen, ank. 9. Decbr. til Kjøge. — Marie, Hermansen, ank. 10. Decbr. til Frihavnen. — Salvador, Fabricius, ank. 11. Decembre til Aberdeen. — Vera, Hansen, ank. 12. Decbr. til Glasgow.

Efterretninger for Søfarende.

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

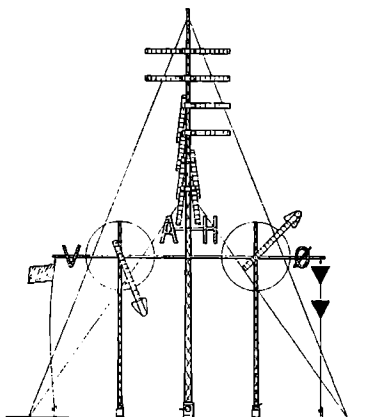
Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn Kanal. I Thyborøn Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 11 Fod, i Kanalen 11 Fod og paa Fjordgrunden 10 $\frac{1}{2}$ Fod.

Skagerrak. Skagen. Den 1ste Januar 1905 oprettes ved Skagen en Vind-Semator-Station og en Stormvarsel-Station.

Vind-Semator-Station. Paa en 25 Fod høj Klit, c. 400 Alen NNV. fra Skagen Fyrtaarn er anbragt en Vind-Semator, der viser Vindens Retning og Styrke ved



Vind-Semator ved Skagen, set Ø. fra. De viste Signaler angiver:

- 1) Ved Hanstholm: Vind NØ.; Styrke 8.
- 2) Ved Anholt: Vind SSØ.; Styrke 4.
- 3) Stormvarsel: Storm fra SØ.; Vinden drejer til højre.

anbragt et A, der betegner, at Viser og Arme paa denne Side angiver Vindens Retning og Styrke ved Anholt.

Paa den N.-lige Raanok er anbragt et Ø og paa den S.-lige et V til Hjælp for Aflæsning af Vindretning, naar Sematoren ses bagfra.

Ses Sematoren Ø. fra og betragtes hver Kreds som et Kompas med N. opefter, angiver Viseren den Retning, hvortra Vinden kommer. Set V. fra viser derimod de Ø.-lige

Anholt. Sematoren bestaar af en 96 Fod høj Gittermast med en i 38 Fods Højde anbragt Raa. Paa hver kvart Raa er anbragt en Kreds, der bæres af en mindre Gittermast og er forsynet med en bevægelig Viser til at angive Vindens Retning. Paa hver Side af Masten over Raaen er anbragt 6 bevægelige. Arme, der ved at stilles vandret angiver Vindens Styrke. Forsiden af Sematoren vender mod Ø.

Paa N.-Siden af Masten er anbragt et H, der betegner, at Viser og Arme paa denne Side angiver Vindens Retning og Styrke ved Hanstholm; paa S.-Siden af Masten er

Kompasstreger sig til venstre, de V.-lige til højre for Iagttageren, hvilket altsaa yderligere er betegnet ved de udenfor Kredsen paa Raanokkerne anbragte Bogstaver Ø. og V.

De vandret stillede Arme angiver Vindstyrken, saaledes at hver Arm betyder 2 efter Beaufort's Skala. Stille angives ved, at Viser og Arme vender nedefter. At intet Signal kan gives betegnes ved, at den øverste Arm er stillet 45° over vandret og de øvrige Arme samt Viseren nedefter.

Viser og Arme indstilles efter Telegrammer fra Hanstholm og Anholt om Vindens Retning og Styrke.

Stormvarsel-Station. Til Hejsning af Stormvarsel-Signaler benyttes Raaen paa Semaforens Mast i Stedet for dertil at benytte en særlig Mast med Raa.

Den røde Lanterne vil, for at undgaa Forveksling med Skagen Bifyr, blive skærmet fra NV. t. V. til N. t. Ø.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Nyminde-Gab Fremtidig brænder begge Ledefyr ved Nyminde-Gab kun, naar Løbet er aabent, men Forfyret slukkes og Forbaaken nedlægges, naar Løbet er lukket.

Kattegat. Sjællands-Ræv. Baaken, hvori der er Kammer for Skibbrudne, paa Sjællands-Ræv, er paa fire Sider mærket „500 A L“, hvilket betyder, at det er forbudt, inden for en Afstand af 500 Alen fra Baaken, at borttage Sten, Ler, Sand, Grus og deslige fra Grunden.

Østersøen. Fyrskibet „Gjedser Havn“ SØ. En rød Fløjte-tønde er nu i 5 Fv. Vand udlagt 3 Kbl. SV. for den V.-ligste af de c. 1 $\frac{1}{4}$ Kml. SØ. for Fyrskibet „Gjedser Havn“ liggende 11 Fods Puller.

Naar Is gør det nødvendigt, ombyttes Tønden med en rød Spidstønde.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Falsterbo ØNØ. Highburygrund N. Dampere „Dana“ ligger sunket i 19 Fod Vand $\frac{1}{2}$ Kml. N. $\frac{1}{2}$ V. for Highburygrund. Dækket er i Vandets Overflade.

Gotland SV.-Kyst. Burgsvik. En 9 Fods Grund er rapporteret at ligge i Burgsvik Ledefyrlinje, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. ØNØ. fra den indre Stage. Fartøjer, der stikker over 8 Fod, bør tage Lods.

Sverrig. Gefle. Eggegrund. Ved Eggegrund Fyr gives Taagesignal nu med et Taagehorn, der hver 1 Minut giver Tre-Stød af 6 S. Varighed.

I Følge Telegram fra Lodskafejnen i Stockholm er Fyrskibet „Grepem“ inddraget den 10de og „Tinngrundet“ og „Vestra Banken“ den 11te Decbr. 1904.

Tyskland. Swinemünde. Ved Swinemünde gives nu Taagesignal fra Ø.-Molens Hoved med Taagehorn, der hver 25 S. giver To-Stød; Stød 3 S., Pause 4 S., Stød 3 S., Pause 15 S. Lydrøret er anbragt paa Fyrbaaken, 40 Fod over Vandet. 53° 55' 59" N. Br. 14° 16' 56" Ø. Lgd.

Naar dette Taagesignal er i Uorden, gives Et-Skud hver 5 Minutter fra Inderenden af V.-Molen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Wangeroog. Det hvide, faste Bifyr i Wangeroog Fyrtaarn lyser nu fra S. 53° Ø. gennem S. og V. til N. 77° V.

Jade. I Jade er Vinterafmærkningen foretagen, dog ligger Lystønderne AJ/1, AJ/C, Nr. 8, 13, 16 og Z endnu paa Station.

Holland. Zeegat van Terschelling. Vliesloot. I Vliesloot er den mindste Dybde midtfarvands 11 Fod.

Zeegat van Goeree og Brouwershaven. Zuiderdiep og West Hellegat. I Zuiderdiep er der mellem Stumptønde Nr. 5 og rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant i Zuid Pampus udlagt i 16 Fod Vand en Stumptønde Nr. 4a. 51° 48' 15" N. Br. 4° 6' 45" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 1 i West Hellegat er flyttet til 51° 40' 26" N. Br. 4° 22' 14" Ø. Lgd. i 13 Fod Vand.

Haringvliet. Bommel. I Bommel er Dybden midt i den gravede Rende 16 Fod, i Fyrlinjen 13 Fod og i det N.-lige Indløb 14 Fod.

Zeegat van Goeree. Zuid Pampus. Afmærkningen i Zuid Pampus er inddragen, da der nu kun er et Par Fod Vand ved Lavvande.

Zeegat van Brouwershaven. Grevelingen. Den sorte Kugletønde Nr. 9 med affkortet Kogle i Grevelingen er flyttet til 51° 41' 4" N. Br. 4° 4' 4" Ø. Lgd. i 22 Fod Vand, samt forandret til en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Diamant, da man kommende V. fra ved Anduvning af Vlije van Bruinisse skal holde den om Styrbord.

Oost Hellegat. I Oost Hellegat er den mindste Dybde nu 10 Fod.

Wester Schelde. Bat. Den sorte Kugletønde Nr. 44 med Diamant oven for Bat er ombyttet med en Stumptønde med Diamant. 51° 23' 35" N. Br. 4° 12' 44" Ø. Lgd.

England. South-Foreland. South-Foreland høje Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyr, der hver 2 $\frac{1}{2}$ S. viser Et-Lyn,

Lyn 0 S., Mørke 2 S., Fyret lyser fra S. 57° V. gennem S. og Ø. til N. 11° Ø., men mellem N. 41° Ø. og N. 11° Ø. gaar det til Dels i Skjul af Klinerne, naar man er nærmere end c. 7 Kml. N. for N. 11° Ø. forsvinder Fyret efterhaanden. I øvrigt er Fyret uforandret. 51° 8' N. Br. 1° 22' Ø. Lgd.

Det lave Fyr er nedlagt.

Yarmouth. Dampplægteren „Fisher“ er sunken i 22 Fod Vand 4½ Kbl. S. 22° Ø. fra Fyret paa Gorleston S.-lige Piers Yderende. En Mast er 20 Fod over Vandet. En grøn Vragtønde og et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt ved Vraget. 52° 34' N. Br. 1° 44' Ø. Lgd.

The Wash. Paa Fyrskibet „Dudgeon“ er Taagesignalet nu forandret.

England Ø.-Kyst. Følgende Vrag er uskadelliggjort og Afmærkningen ved dem inddraget:

Vraget af Skibet „Galatea“, paa Hammond Knoll. 52° 52' 20" N. Br. 1° 53' 30" Ø. Lgd.

Vraget af Fartøjet „Denison“, 2, Kml. N. 34° Ø. fra Marske Kirke, Tees Bay. 54° 38' N. Br. 0° 59' V. Lgd.

Vraget af Sejlskibet „Hope“, 1, Km. N. 24° Ø. fra Whitaker Spit Lystønde i East Swin. 50° 41' N. Br. 1° 9' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Chausey Øer. Haute Foraine. Den røde Stenbaake med Cylinder paa Haute Foraine er nu fuldført. Den er 41 Fod høj over Grunden og 13 Fod høj over Højvande. 48° 52' 56" N. Br. 1° 43' 39" V. Lgd.

England. Firth of Solway. St. Bees Head. Ved St. Bees Head Fyr gives nu Taagesignal med Et-Knald hver 7½ Minut. 54° 31' N. Br. 3° 38' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Coubre. Paa Grund af Bortskæring af Kysten ved Coubre Fyr skal det flyttes c. 2.500 Alen Ø. hen; men muligvis kan Fyret blive slukket, før dette kan ske. Fyret er ikke længere et elektrisk Fyr, men det viser uforandret To-Lyn hver 10 S., Lyn ½ S., Mørke 2½ S., Lyn ½ S., Mørke 7 S. Lysævnen: 24 Kml. Bifyret i samme Taarn er uforandret.

Taagesignalet vil blive nedlagt.

Nærmere Meddelelse senere.

Castillon. Den røde Lystønde Castillon, Nr. 34, der viser grønt Fyr, er, da Grunden har forandret sig, flyttet hen imod sin tidligere Plads. 45° 20' 15" N. Br. 0° 47' 19" Ø. Lgd.

Garonne. Bec d'Ambès. Macau og Caillou. De tre hvide, faste Fyr paa Bec d'Ambès, Macau og Caillou nedre vises nu fra hvide Baaker. Flammens Højde er henholdsvis 14, 12 og 12 Fod. Lysævnen 8½ Kml. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Spanien N.-Kyst. Ribadesella. Paa Ribadesella Mole skal Fyret ombyttet med et nyt, rødt Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Lysævnen 6½ Kml. Det lyser over 270° over Farvandet.

Gijon. Candas. Ved Puerto de Candas er 1¼ Kbl. SØ. for Byen tændt et hvidt Blinkfyr, der hver ½ Minut viser Lys med afvekslende En- og To-Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 2½ S., Lys 2½ S., Mørke 2½ S., Lys 10 S., Mørke 2½ S. Flammens Højde: 60 Fod. Lysævnen: 9 Kml. Fyret vises fra en mærkegraa Jærnbæke.

Puerto de Aviles. Ved Puerto de Aviles gives Signal for, at Havnen er spærret, ved paa Signalmasten at hejse to røde Lanterner lodret for hinanden.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Palamos. En Tønde er i 8 Fv. Vand udlagt ved Yderenden af Molen, som bygges ved Palamos Havn. Man skal gaa uden om Tønden.

Sardinien. Golfo di Tortoli. Arbatax. Tæt uden for det ny Molehoveds Plads ved Artabax er udlagt en Bøje, 1¼ Kbl. N. 77° V. fra det røde Fyr, og fra Arbatax Taarn i N. 18½° V. Man skal gaa V. om den.

Det hvide, faste Fyr paa Forlængelsen af Molen flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Flammens Højde: 32 Fod. Jærnpæl. Man skal gaa mindst ⅓ Kbl. uden om Fyret.

Italien. Manfredonia. Fyret paa Yderenden af Forlængelsen af Molen ved Manfredonia er rødt, fast og staar 2¼ Kbl. fra Fyret. Det flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Man skal gaa rigeligt uden om Fyret.

Østrig-Ungarn. Pola. Ved Pola maa ingen Dampér inden for en Linje mellem Øen St. Andrea og St. Pietro gaa med mere end 6 Mils Fart. 44° 52' N. Br. 13° 50' Ø. Lgd.

Fartøjer, der viser Flag „V“ efter det internationale Signal-System, skal inden for 2½ Kbl. Afstand passerer med stoppet Maskine.

Narenta Munding. Det hvide og røde faste Fyr paa Hovedet af S.-Dæmningen ved Narenta Munding er slukket.

Paa N.-Dæmningens Hoved er tændt et rødt, fast Fyr og ved Vagthuset paa S.-Dæmningen et rødt, fast Fyr. Holdt overet leder de i Indløbet til Kanalen indtil den indre Lysgrænse af den røde Vinkel i efternævnte Fyr.

Paa S.-Dæmningens Hoved et grønt og rødt, fast Fyr, dets røde Vinkel er 11° stor. 43° 1' N. Br. 17° 27' Ø. Lgd.

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

Røde Hav Ø.-Kyst. Thetis (Mansi) Reef og Shab Sufiani. Paa Thetis Reef er der enkelte Sten et Par Fod over Vandet, i øvrigt er Revet netop overflydt ved Højvande. Baaken er endnu ikke genopført. 23° 39' N. Br. 38° 2' Ø. Lgd.

Paa den NV.-lige Del af Shab Sufiani er der ogsaa enkelte Sten et Par Fod over Vandet, men i øvrigt er Revet netop overflydt ved Højvande. 23° 31' N. Br. 38° 14' Ø. Lgd.

Forindien Ø.-Kyst. Hugli. I det Ø.-lige Farvand i Hugli er Fyrskibet „Eastern-Channel“, der havde tre Master, ombyttet med et Fyrskib med een Mast med sort Ballon paa Toppen. 21° 0' N. Br. 88° 12' Ø. Lgd.

Efterhaanden skal alle de tremastede Fyrskibe i Hugli ombyttes med Fyrskibe med een Mast.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Aroe Baai. Sembilang-Geul. I Sembilang-Geul ombyttes de 8 sorte Spidstønder med 8 sorte Stnptønder. 4° 8' N. Br. 98° 15' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. December 1904. — Kommandør, Assurandirektør N. Jacobsen. — Fragtkrigen. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbe nhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 ^{mm} Bredde 25 Øre			
De øvrige Sider	—	—	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange	25 Gange	
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa

Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		74 ^{3/4}	75 ^{1/4}
Danmark		69	69 ^{3/4}
Norden	90	90	90 ^{1/4}
Kjøbenhavn		69 ^{1/2}	70 ^{1/2}
Carl		76 ^{3/4}	77 ^{1/2}
Dannebrog		79	80
Skjold		58 ^{1/2}	59
Urania		17 ^{1/2}	18
Union		78	80
Dampsk. af 1896		80 ^{1/2}	82 ^{1/2}
Østasiatiske	87 ^{3/4} — 1/2	87 ^{1/2}	87 ^{3/4}
Østersøen		—	—
Nordsøen	25	25	25 ^{1/2}
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	62
Inga		—	—
Hejmdal		95	100
Dampskibs Obligationer.			
4 ^{1/2} % foren. Dampsk.		—	—
4 ^{1/2} % Østasias. Komp.		97 ^{1/2}	99 ^{1/2}
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ^{1/2} % uopsig. Stats		98	100
3 ^{1/2} % Husejer Kreditk.		85	85 ^{1/4}
3 ^{1/2} % Kbhvns Kreditf.		88	88 ^{3/4}
4% — — 2. Serie ..		95	95 ^{1/4}
4% — — 1. — ..		97 ^{1/4}	99 ^{1/4}
3 ^{1/2} % Østift. Kreditf. 6 Ser.		88 ^{1/4}	89
4% — — 7 — ..		94 ^{1/4}	94 ^{1/2}
3 ^{1/2} % Landkreditk. 3 — ..		90 ^{1/2}	92 ^{1/2}
Aktier.			
Nationalbank		141 ^{3/4}	142 ^{1/4}
Privatbank		118 ^{1/2}	118 ^{3/4}
Landmandsbank	126 ^{1/2}	126 ^{1/4}	126 ^{3/4}
Handelsbank		127 ^{3/4}	128 ^{1/4}
Grundejerbank		117	117 ^{1/2}
Burm. & Wain	99	99	99 ^{1/4}
Helsingørs Jærnsk.		90 ^{1/2}	92
Sukkerfabr.	159 ^{3/4}	159 ^{3/4}	160
Bryggeri Aktier		131 ^{3/4}	132

Vekselkurser d. 14. December 1904.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.13	18.10
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. December 1904.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	91.40
3 ^{1/10} % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	101.90
5% Rumænske Stats	100.10
4% — — 1890	90.60

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

„Foren. Dampsk.“ 72,000, „Norden“ 32,000, „Østasiatisk Komp.“ 32,000, „Danmark“ 2,000, „Kbhvn“ 12,000, „Urania“ 8,000, „Skjold“ 30,000, „Dannebrog“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telef. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:
Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“.

Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Prøv engang
ufortødt

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*.

3 „ fin Scotch Whisky,

3 „ ægte gl. Madeira.

3 „ rød Portvin,

anbefales til d'Hr. Skibskaptajn

ALBERT B. COHN, VINFORRETNING

St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2816a

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til
højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.
Hj. af Hauserg. Telefon 7784

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Holmes Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Privattelefon 18510.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE
for Passager-og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset, Lødvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet,

Forenede Dampskibs Selskab, Forenede Bugser Selskaber, Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser. Telefon 224.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

DAMPSKIBE

samt Kontrahering af nye.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc. findes stedse paa Haand.

James Stenstrøm

Skibsmægler- og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers
Calling at Gamlakarleby.

Telegraphic address: RODÉN.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Telf. 19,546.

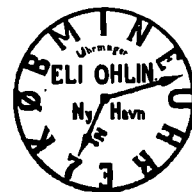
Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine-og
Stueure,
Kikkerte,
Baro-
metre,

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel,
Havnegade 37, Nakskov.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere havest altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copenhure Telefon-Nr. 42

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Patent Motoren

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft, der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.
P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.
Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

Jens Jørgensen
Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 7630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS
AND
PONTOON COMPANY (Limited).
Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger
Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6 1/2 Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

Fiskefartøjer
ny Konstruktion

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. December 1904.

11. Aarg.

H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Repræsentanter for GÄTH & PEINE, Hamburg:

Redningskrandse, Bælter, Korkfendere etc.

HIGGINSON's Lossejule og Losseblokke med selvmørende Skive.

Lager for Eksport i Frihavnen. Telefon 2297.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Jøns Nilsson's

Skotøjsetablisement for haandsyet Fodtøj

Lille Strandstræde 13

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

Søstøvler & Rubberboots

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.



Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand

usukret.

„NEST“ Brand

sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Composition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang speciel Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middagsretter), Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.

Desuden:

Frugtsaifer, Syltetøjer, Maskintørrede Grøntsager i □ Blikdaaser (bedste Opbevaringsmiddel).

Alle Fabrikens Artikler vil paa Forlangende kunne beholdes i enhver Skibsprovianteringsforretning og hos alle Købmænd hele Landet over.

Forlang udtrykkelig kun Faaborgs

Tilvirkning.

Dansk Vin- og Konserves-Fabrik

M. Rasmussen, Faaborg

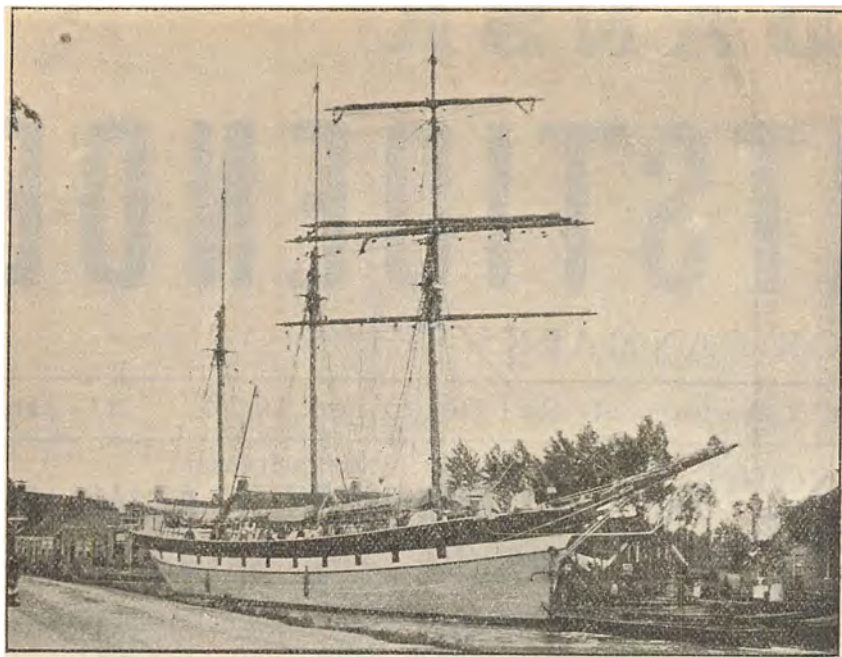
VARE-

Københavns En gros Filial:
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252



Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Martenshoek, Holland.

Værftet har bygget for dansk Regning i de sidste 4 Aar „Dollar“, „Stirling“, „Dunmore“, „St. Clemens“ og desforuden 2 Nybygninger til Nykjøbing Mors og Skive i Aar, alle 3m. Skonnerter.

Moderate Priser.

Nærmere Oplysninger ved Repræsentanterne for Skandinavien

Herr Mægler F. L. Knakkegaard.

Herr Havnefoged Rasmussen

begge Nykjøbing Mors.

Indsamlingen til

Sømands-Højskolen

bedes venligst erindret.

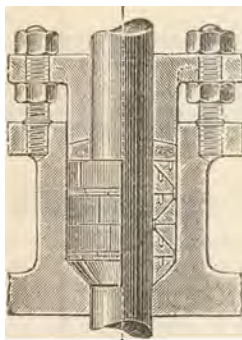
Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.
Over **47,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco
Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tærdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tærdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri.

Træskæreri.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.
Tlf. 18,746.

Prøv engang ufortødet

1 Kasse indeholdende

- 3 Fl. fin Cognac *
- 3 " fin Scotch Whisky,
- 3 " ægte gl. Madeira.
- 3 " " rød Portvin,

anbefales til d'Hr. Skibskaptajn
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 10 Kr. pr. Kasse.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

J. D. BEAUVAIS

Baierske Pølser

Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

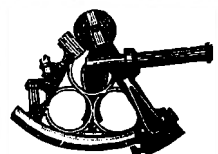
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen
forhen Martin Niissoon
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 22. December 1904.

Vi gengiver andetsteds i Bladet en Artikel i Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære om, hvorledes Præmierne for Ulykkesforsikring af de Arbejdere, der besørger Skibenes Losning, i et stort Antal Havne betales af Rederierne som et Tillæg til den Betaling, de efter Overenskomst skal yde. I Artiklen, der med fuld Føje tager til Orde herimod, omtales særlig Forholdene her i Kjøbenhavn, hvor en Kutyme, hvorefter Rederne skal betale saadan Præmie, menes at være under Opsejling. Det maa paaskønnes, at Nordisk Skibsrederforening saaledes giver Rederne Besked herom og henstiller til dem, i Tide at tage de nødvendige Forholdsregler. Naar vi her understreger Foreningens Opfordring, saa er det for at gøre opmærksom paa, at Kutymen er noget videre udviklet her i Kjøbenhavn, end Foreningen antager. Selv om den nemlig næppe endnu kan siges at være almindelig, saa har dog de kjøbenhavnske Pakhusforretninger, der besørger Losningen af Korn og Stykgods, allerede i nogen Tid debiteret Skibene den paagældende Præmie; dette oplyses i et af Grosserer-Societetets Komite d. 14. Oktober d. A. afgivet Responsum. Og for Frihavnens Vedkommende er Forholdet det, at der debiteres de Skibe, for hvilke Frihavns-Aktieselskabet besørger det Skibene paahvilende Arbejde ved Losning eller Ladning, en Godtgørelse til Selskabet for den Præmie, der af dette betales for at holde de i Skibene beskæftigede Arbejdere ulykkesforsikrede i Henhold til Loven af 7. Januar 1898, og denne Godtgørelse er fastsat til 10 Kr. pr. Skib af Størrelse indtil 1,000 Reg-Tons Netto og 20 Kr. for hvert større Skib. Frihavns-Selskabets Ret til at opkræve disse Beløb hviler paa en af Indenrigsministeriet d. 2. Januar 1899 givne Approbation. Man staar altsaa her overfor en Forholdsregel, der for Frihavnens Vedkommende ikke har udviklet sig kutymemæssigt, men som har været forsynet med Statens Stempel lige fra den kom til Verden; og naturligvis har dette maattet lette Kutymens Udvikling for de øvrige Pakhusforretningers Vedkommende. At det er ganske uretfærdigt at bebyrde Skibene med denne Udgift, er særdeles klart fremstillet i Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. Det er Meningens med Loven af 1898, at denne Udgift skal bæres af Arbejdsgiverne, det vil her sige Pakhusforretningerne. Naturligvis kan man ikke formene disse at vælte Byrden fra sig, naar de kan det, paa samme Maade som en Industridrivende kan vælte den over paa Forbrugerne ved en Forhøjelse af sine Varers Pris. Overfor Forsøg i denne Retning maa Rederne gøre Modstand, men det er da næppe forsvarligt, at de paa Forhaand stilles saa underlegent i den Kamp, der da opstaar, ved at Staten giver Frihavns-Selskabet, Havnens største Pakhusforretning, Lov til at tage sig betalt hos Rederne for Præmierne til sine Arbejders Ulykkesforsikring. Ministeriet synes ikke, da det for seks Aar siden gav Selskabet denne Ret, at have handlet i Lovens Aand, og Rederne synes ikke at have været opmærksomme paa den mislige Stilling, Ministeriets Bestemmelse bragte dem i. Vi har derfor ment, nu da Spørgsmaalet er rejst, at burde gøre opmærksom herpaa og at fremhæve, at man vistnok i første Række bør søge at faa Ministeriet til at forandre eller ophæve den nævnte Bestemmelse og derved gøre det første Skridt

til at faa Kjøbenhavn ind mellem de Havne, hvor Rederne ikke betaler mere, „end hvad Losningen faktisk har kostet“.

Der har som bekendt længe været Strid om, hvem der skal betale den spanske Transportafgift (Impuesto de Transporte), Rederen eller Modtageren, og til Trods for en Proces, der blev ført til den højeste Instans, og hvorved det blev afgjort, at Afgiften hvilede paa Ladningen, søgte Modtagerne og Afladerne at skyde Afgiften over paa Rederne. En kongelig Anordning fra Februar d. A., der paabød, at Afgiften skulde udredes af Kaptajnen eller Rederiets Agent, havde aabenbart kun administrativ Betydning. Imidlertid er forskellige Domme bleven afsagt i Spanien, hvorefter Modtageren eller Afladeren skal betale Afgiften. Uafhængig af disse Domsresultater har, som „Mitteilungen der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten und des Schutzvereins Deutscher Rheder“ beretter, det tyske Gesandtskab i Madrid indhentet en Erklæring fra Gesandtskabets Advokat, hvori det bl. a. hedder:

„Transportskatten er en Afgift, der falder paa Gods eller Personer, der er Genstand for Transportkontrakten, uden Hensyn til om Transporten finder Sted til Lands eller til Søs. Da Finansforvaltningen imidlertid vil støde paa store Vanskeligheder ved at indkassere Skatten direkte hos Passagererne, Befragterne og Ekspeditørerne, og for at undgaa et kompliceret Forvaltningsapparat, bestemmer Loven af 20. Marts 1900 i Artikel 9, at Afgiften skal afkræves Skibskaptajner og Agenter, saa vel som Ejerne af Køretøjer og Transportmidler af anden Art, der befatter sig med Transport af Rejsende eller Varer. Paa denne Maade bliver de nævnte Personer en Slags Skatteopkrævere af Statsskatten. Kaptajnerne, Rederne, Skibsagenter o. s. v. er altsaa kun Hjælperer for Statsforvaltningen, men ikke de egentlige Skatteydere, lige saa lidt som Skibe, Køretøjer og andre Transportmidler er Genstand for Beskatningen. Skatten skal omfatte de befordrede Passagerer og det befordrede Gods.“

Forordningen af Februar 1904 har altsaa intet nyt bestemt. (Hamb. Börsenh.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget følgende Meddelelse om Afgifter af Skibe, som befarer Chile. Meddelelserne er Uddrag af en Indberetning til Udenrigsministeriet fra det danske Konsulat i Valparaiso.

Art. 1. Sejl- og Dampskibe, som befarer Chiles Kyster, paalægges en Fyr- og Vager-Skat efter denne Lovs Bestemmelser.

Art. 2. Uden at ophæve den nugældende Hospitalskat, der fremdeles vil være at opkræve med 10 Centaver Guld à 18 d. for hver Register-Ton i Overensstemmelse med Loven af 15. September 1865, opkræves Fyr- og Vagerskatten efter hvert Skibs Register-Tonnage en Gang aarlig efter følgende Regler:

1. Alle Dampskibe, hvad enten de kommer fra Udlandet eller er i Fart paa Republikens Kyster, af hvad Nationalitet de end er, betaler én Gang aarlig tredsindstyve Centaver Guld à 18 d. pr. Reg.-Ton.
2. Alle Sejlskibe, hvad enten de kommer fra Udlandet eller er i Fart paa Republikens Kyster, af hvad Nationalitet de end er, betaler fyrretyve Centaver Guld à 18 d. pr. Reg.-Ton.

3. Skibe, som udelukkende er i indenrigs Fart, betaler én Gang om Aaret tredive Centaver Guld à 18 d., hvis de er Dampskibe, og tyve Centaver, hvis de er Sejlskibe, pr. Reg.-Ton.

Art. 4. Denne Skat betales af Skibe, som kommer fra Udlandet, i den første Chilenske Havn, de anløber, og af indenlandske Skibe i Hjemstedshavnen.

De Skibe, som ikke falder ind under nogen af disse Klasser, betaler Skatten i den første Havn, de anløber efter Nytaar*).

NB. Ved „Centaver Guld à 18 d.“ forstaaes Hundredele af en Guldpeso, hvis Værdi er 18 pence.

Vi er blevne gjorte opmærksomme paa en Fejl, der er indløbet i vor Nekrolog i vort sidste Nummer over afdøde Kommandør N. Jacobsen, og som iøvrigt ligeledes findes i flere andre Blades Omtale af den Afdøde. Vi skrev nemlig, at Kommandør Jacobsen tog sin Afsked fra Marinen som „karakteriseret“ Kaptajn. Dette er ikke rigtigt, idet han nemlig var Kaptajn med Anciennitet fra d. 20. April 1869, og altsaa gjorde Tjeneste i Marinen som saadan, indtil han udtraadte i Slutningen af 1873.

Damperen „de Ruyter“ af Amsterdam, der d. 25. Oktober strandede paa Flyndergrunden ved Østsiden af Læsø og blev bragt flot af Svitzers Bjærgningsdamper, er af Voldgiftsretten i Kjøbenhavn dømt til at betale Svitzers Bjærgningsentreprise 19,000 Kr. i Bjærgeløn.

I Følge telegrafisk indløben Meddelelse fra Hamburg er det i Gaar lykkedes at bringe Enighed til Veje mellem Hamburg-Amerika Linjen og Det forenede Dampskibsselskab, hvilket sidste ved Forhandlingerne har været repræsenteret af Direktør Brandt og Geheime-etatsraad Glückstadt.

Mellem de to Dampskibsselskaber sluttes et Driftsfællesskab med Hensyn til Trafiken paa Nordatlantehavet, og den af Hamburg-Amerika Linjen projekterede ny Linje Stettin—Kjøbenhavn—Gøteborg—Vestnorge opgives. Samtidig er det lykkedes at bringe Fragtkrigen mellem Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffart Gesellschaft og Det forenede Dampskibsselskab til Afslutning, og mellem disse to Selskaber oprettes en Overenskomst, der skal gælde i 5 Aar.

Navigationen paa Themsens.

En engelsk Admiralitetsretsdom.

Et vanskeligt Spørgsmaal af betydelig praktisk Interesse for Lodser og Kaptajner, der sejler op og ned gennem Sea Reach i Themsens, er, i Følge „Shipp. Gaz.“, nylig afgjort af Admiralitetsretten i Sagen mellem det svenske Dampskib „Gustafsberg“ og den belgiske Damper „Rubis“. I den nedre Del af Sea Reach anbragte „Trinity House“ sidste Sommer 4 Lysbøjer i lige Linje over en Strækning af c. 5 Kvartmil. Alle Bøjerne er fortøjet omtrent i det dybeste Vand eller ved Nordsiden af det dybeste Vand. Før disse Bøjer anbragtes der, var der intet Steds saadanne midt i Floden; men der var og er fremdeles Bøjer baade paa Nordsiden og Sydsiden af denne. Den 3. Avgust d. A., nogle faa

Uger efter at disse Bøjer var udlagte, kom Dampskibet „Rubis“ op fra den nedre Ende af Sea Reach paa Rejse fra Ostende til Tilbury, medens Dampskibet „Gustafsberg“ gik ned paa Rejse fra Surrey Commercial Dock til Blyth. Førrend disse Skibe saa hinanden, lagde de Ruten mellem Lysbøjerne og den søndre Flodbred, og de kom her i Kollision. Skibene styrede omtrent modsatte Kurser, der krydsede hinanden en Smule, men der var ingen Grund til, at de ikke skulde være gaaet klar af hinanden, da det var klart Vejr, og begge Skibe førte de reglementerede Lanterner. Imidlertid indtraf en Kollision alligevel.

„Rubis“ paastod, at Skibene havde „grønt“ mod „grønt“, men at „Gustafsberg“ forandrede Kurs for Bagbords Ror, hvilket foranledigede Kollisionen, og fik af Retten Medhold i denne Betragtning, idet Skylden for Sammenstødet ved Dommen udelukkende blev lagt paa „Gustafsberg“.

Langt større Interesse end Retsafgørelsen med Hensyn til selve Navigeringen har imidlertid Spørgsmaalet om de ny Bøjer i denne Forbindelse. Hver af Parterne beskyldte den anden for ikke at have fulgt Art. 25 angaaende Reglerne for „snævre Farvande“, som Følge af, at man havde forskellig Opfattelse af, hvad der under nærværende Omstændigheder var det „snævre Farvand“. „Gustafsberg“ paastod, at det var hele Floden, da denne jo dannede Farvandet, før de ny Bøjer blev udlagt, og at Udlægning af Bøjerne ikke kunde gøre nogen Forskel heri. Dersom denne Paastand havde været rigtig, maatte „Rubis“ ogsaa være bleven dømt skyldig, da den, idet den var Syd for Bøjerne, var paa Bagbords og ikke paa Styrbords Side af Løbet. Den nævnte Artikel paabyder nemlig, at Dampere, naar det kan lade sig gøre, i snævre Farvande skal holde sig til den Side, som er paa Skibets Styrbords Side, og det maa erindres, at Brud paa denne Artikel er tilstrækkelig til, at Skibet kan dømmes uden Hensyn til andre Omstændigheder, saa længe der ikke føres Bevis for, at Bruddet ikke paa nogen Maade kunde være medvirkende Grund til Sammenstødet. „Rubis“ paastod til Gengæld, at som det „snævre Farvand“ maatte den Del betegnes, der laa mellem Bøjerne og Sydsiden af Floden, og at den havde været berettiget til at navigere op gennem dette Løb, idet Lysbøjerne i Følge deres Art er saadanne, som skal holdes om Styrbord. Bøjerne er faktisk røde, koniske Bøjer og skal som saadanne have om Styrbord, naar et Fartøj fra Søen gaar ind i en Flod eller Havn.

Denne Paastand blev støttet med Beviser for, at Skibe, som gaar ind, i Almindelighed gaar Syd for Bøjerne og altsaa anser den sydlige Passage som det „snævre Løb“. Retten fandt efter omhyggelig Overvejelse, at „Rubis“ havde Ret i sin Paastand.

Det gav imidlertid Anledning til et mærkeligt Forhold, som Retten henlede Opmærksomheden paa. Dersom nemlig Farvandet Syd for de nylig udlagte Lysbøjer er det „snævre Løb“, hvad skal man saa sige om Farvandet Nord for disse Bøjer? Det er fremdeles Bøjer paa Nordsiden af Floden, som er „Styrbords Bøjer“ for Skibe for Indgaaende, medens Bøjerne paa Sydsiden af Floden — Jenkin, East Blyth og Yantlet — er „Bagbords Bøjer“ for indgaaende Skibe. At dette medfører Vanskeligheder, maatte Retten erkende.

Skibe for Indgaaende vil, idet de har to Sæt „Styrbords Bøjer“, i hvert Fald være berettigede til at befare Halvdelen af saa vel det nordlige som det sydlige Løb, medens Skibe, der er for Udgaende, maa holde sig til den sydlige Halvdel af det sydlige Løb. Praktisk talt vil indgaaende Skibe have hele det nordlige Løb for sig selv, og hvis Lysbøjerne altsaa ligger midt i Farvandet, har saadanne Skibe følgende de tre Fjerdedele af dette til Raadighed og de udgaaende Skibe kun en Fjerdedel.

Dette kan paa ingen Maade anses som tilsigtet, og det simpleste Middel til at komme klar af disse Vanske-

*) Disse er Skibe af fremmed Nationalitet i indenrigs Fart.

ligheder var efter Rettens Mening, at „Trinity House“ erstattede Lysbøjerne med andre, der udelukkende betegner det oprindelig tilsigtede, nemlig det dybeste Løb gennem Farvandet.

Hvis dette ikke sker, tilføjer Bladet, bør „Trinity House“ offentliggøre en Meddelelse om, at disse Lysbøjer afmærker et nyt „snævert Farvand“. Den første Udvej er imidlertid under alle Forhold den bedste, fordi der ikke er nogen Grund til helt eller delvis at spærre en Del af Farvandet for Trafikken.

Søvejsreglernes Artikel 21 og 16.

To tyske Særetsdomme.

Ved Seeamt i Flensborg behandledes d. 7. ds. en Sag angaaende Kieler Damperen „Commercials“ Sammenstød med svensk Skonnert „Ester“ af Barsebeck d. 26. Avgust d. A. i Nærheden af Øen Hveen.

„Commercial“ befandt sig paa Rejse fra Finland til Dunkerque med en Ladning Træ, og da den Kl. 10 den nævnte Dags Aften passerede mellem Hveen og Sjælland, saa Kaptajnen, der tillige med 2den Styrmand var paa Broen, et Sejlskibs grønne Lanterne forude om Styrbord. Kaptajnen lod nu Roret lægge Styrbord, for at Skibene kunde passere forbi hinanden med „grønt imod grønt“. Pludselig kom imidlertid Skonnerten med sin Bagbords Side for Boven af Damperen, og et Sammenstød paafulgte, hvorved Skonnerten blev saa alvorligt beskadiget, at den straks sank, medens Damperen kun i ringe Grad blev beskadiget. Skonnertens Besætning blev optaget og næste Dag landsat i Helsingør af Damperen, der forblev paa Sammenstødsstedet Natten over. Efter den svenske Besætnings Udsagn i Malmø skal Skonnerten ikke have ændret Kurs eller dog i alt Fald først, da Kollisionen var umiddelbart forestaaende, men da var det imidlertid for sent. Damperen laa VNV. an, og Vinden var SSV.

Rigskommisæreren gjorde gældende, at Kaptajnen paa Damperen havde handlet i fuld Overensstemmelse med Søvejsreglerne, og at Skylden laa hos den svenske Skonnert. „Ester“ var bleven ramt paa Bagbords Side og maatte følgelig have forandret Kurs; sandsynligvis havde Kaptajnen forladt Roret og ladet Skibet løbe op i Vinden.

Søretten udtalte i Overensstemmelse hermed i sin Kendelse, at Sammenstødet skyldtes Skonnerten, der havde gjort Brud paa Søvejsreglernes Artikel 21, idet den havde undladt at holde sin Kurs.

Ved Seeamt i Hamburg d. 9. ds. behandledes en Kollisionssag mellem den Hamburg-Amerika Linjen tilhørende Damper „Deutschland“ og Fiskeskonnerten „Harry G. French“, 92 Register-Tons Netto og hjemmehørende i Gloucester Massachussets.

Kollisionen fandt Sted i Atlanterhavet i Nærheden af Nantucket Shoal. Skonnerten sank, medens dens Besætning blev reddet af „Deutschland“ og bragt ind til New York. Kl. 0,30 Fmd. d. 30. Juni hørte man om Bord paa „Deutschland“, der var paa Rejse fra Hamburg til New York, Taagesignaler forude, og man stoppede da straks Maskinerne og slog straks efter Bak. Umiddelbart efter fik man et Blus og Sejlene af et Fartøj i Sigte forude om Bagbord, men inden Farten kunde tages helt fra Damperen, kolliderede denne med Skonnerten. Da Skibene var kommet klar af hinanden, gjorde man paa Damperen et Par Baade klar, men firede dem dog ikke i Vandet, idet Skonnertens Baad forinden kom langs

Siden med Besætningen. Denne blev taget om Bord, og da man havde overbevist sig om, at alle var reddede, blev Rejsen fortsat. Paa det paagældende Tidspunkt var Luften diset, og der faldt en fin Regn. Skonnerten saa man senere ikke noget til. Kaptajnen paa Damperen havde været paa Broen fra Kl. 9 om Aftenen sammen med 2den og 4de Styrmand; der styredes V. t. S., Vinden var SV., Vindstyrke 3 efter Beauforts Skala; Søen var rolig, og der holdtes dobbelt Udkig. Der blev givet Taagesignal, og man gik med mindsket Fart. Skonnertens Taagesignal var kun delvis blevet hørt, og man havde ikke set noget andet Lys end det omtalte Blus. Der hengik 2 à 3 Minutter fra det Øjeblik, da man hørte Taagesignalet, og til Kollisionen indtraf, og noget Stød havde man overhovedet ikke kunnet mærke.

Kaptajnen paa Damperen havde senere hørt, at den Mand, der skulde afbrænde Blusset om Bord paa Skonnerten, ikke straks havde efterkommet Ordren herom.

Rettens Formand meddelte, at der ikke officielt forelaa nogen Erklæring fra Skonnertens Besætning, men at det fremgik af en Civilproces, at den godt og solidt byggede Skonnert havde ligget paa Makrelfangst c. 20 Kml. Syd for Nantucket. Ror og Udkig havde været besat som de skulde, og dens Lanterner havde været i Orden. Den laa for Bagbords Halse og førte alle Sejl, men gjorde dog ingen Fart, da det var næsten Vindstille. Damperen, der tilsyneladende gik med fuld Kraft, havde ramt Skonnerten ved Hækken med saa stor Kraft, at denne straks begyndte at synke. Der havde ikke været nogen Mulighed for at redde Skonnerten, hvorfor man havde forladt den hurtigst muligt for dog at redde Livet. Skonnerten havde ikke forandret sin Kurs forud for Kollisionen.

Rigskommisæreren søgte Aarsagen til Sammenstødet deri, at „Deutschland“ havde gaaet med saa stor Fart til Trods for det usigtbare Vejr, at den ikke havde kunnet stoppe i rette Tid efter at have hørt et Taagesignal forude. Da Sammenstødet skete, var det i hvert Fald taaget, og alligevel havde man ikke mindsket Farten noget videre. Efter hvad der var fremkommet fra Skonnertens Besætning og med Henblik paa Damperens Manøvrer og Fart, søgte Taleren at eftervise, at der havde været en Afstand af 500 à 700 Meter mellem Damperen og Skonnerten, da dennes Taagesignal første Gang hørtes. Deraf fulgte, at Damperen i Betragtning af Vejrforholdene burde have taget Hensyn til Søvejsreglernes Artikel 16. Rigskommisæreren vilde vel indrømme, at Kaptajnen paa en Hurtigdamper saa vidt muligt bør bestræbe sig for at overholde sin Fartplan, men hævdede, at Loven stedse maa følges nøje.

Søretskendelsen lagde Skylden for Sammenstødet paa „Deutschland“, fordi denne ikke havde gaaet med moderat Fart, og udtalte samtidig, at det ikke lod sig afgøre paa Grund af manglende Bevismateriale, hvorvidt Skonnerten ogsaa havde nogen Del i Skylden for Kollisionen.

Losningsomkostninger.

Præmie for Ulykkesforsikring.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

Til alle Tider har Stridigheder om, hvad Rederne skal betale for Losning, naar denne er overtaget af Modtagerne, og ingen fast Pris er nævnt, hørt til Dagens Orden. Ja, selv om der er nævnt en fast Pris, er der rigeligt Rum for Forviklinger af forskellig Art.

Vi har saaledes for Tiden en Sag til Behandling, som vel kun drejer sig om et ubetydeligt Beløb, men som samtidig er meget betegnende for, hvad der kan

strides om i denne Henseende. Sagen angik en Ladning Jærnmalm, som skulde losses, og i Certepartiet var der fastsat en vis Betaling pr. Ton. Ikke desto mindre blev der paalagt Skibet en Udgift af £ 4 som Ekstra-betaling for noget, der blev kaldt for „digging down“. At det kan være vanskeligt og medføre betydelige Omkostninger at grave sig ned i en Last som Malm, er en given Sag, men lige saa givet er det, at dette bør tages i Betragtning, naar Prisen fastsættes, og at den en Gang fastsatte Pris ikke kan forøges, fordi Købmanden finder, at det maaske er forbundet med større Omkostninger, end han havde tænkt sig, at besørge Losningen.

Med Hensyn til Kul møder vi de velkendte Strids-spørgsmaal om, hvem der skal betale for Skovle, Kurve o. s. v. Hertil er nu i den senere Tid kommet et nyt Stridsæmne, der naturligvis ogsaa opstaar for andre Arter af Ladningen, nemlig om Betaling af Præmie for Arbejdernes Ulykkesforsikring kan paalægges Rederiet som Tillæg til den Betaling, som man er blevet enig om. Det er en bekendt Sag, at dette finder Sted i mange Lande, og som sædvanligt søges der ogsaa her en Lejlighed til Fortjeneste, idet man debiterer Rederne ikke den virkelig betalte Præmie, men en passende Procentdel af Regningens Beløb som Tillæg for Arbejdernes Ulykkesforsikring, hvorved Rederne ofte kommer til at betale meget mere end den virkelig betalte Præmie. Dette er et Misbrug, som bør stoppes i Tide, og det er enhver Reders Pligt at være paa sin Post deroverfor og indberette til Foreningen, naar han er udsat for en saadan Behandling. En erfaren Dampskibsreder fortæller os, at det for en 3,000 Tons Damper let kan løbe op til 1,000 Kr. eller deromkring om Aaret, hvad et Rederi saaledes maa betale for Præmier, som det slet ikke har nogen Forpligtelse til at betale.

For kort Tid siden havde vi at gøre med en Affære af denne Art i Kjøbenhavn, hvor Skibet debiteredes et vist Beløb for Præmie, idet det blev paastaet, at dette var Kutyme i Kjøbenhavn, og at det derfor maatte betales af Rederiet, naar dette var indgaaet paa at overdrage Købmanden Losningen til Dagens almindelige Pris. Rederiet protesterede forgæves og henvendte sig derfor til Foreningen. Vedkommende Modtager gav sluttelig efter, men da det uden Tvivl er Meningen at indføre en Kutyme i Kjøbenhavn, hvorefter Rederne skal betale saadan Præmie, er det vigtigt, at Rederne faar Besked herom, saa at de véd, hvad der venter dem og i Tide kan tage de nødvendige Forholdsregler. Det vigtigste er jo i hvert Fald, at man er klar over, hvad man indlader sig paa, og heldigt vilde det være i alle Tilfælde, hvor en bestemt Pris pr. Ton ikke er vedtaget, at indføre udtrykkelig om „current price“ skal indbefatte den her omtalte Præmie eller ikke.

Ved Overlandsretten i Stettin er der afsagt en Dom, hvorefter Modtagerne ikke er berettigede til at debitere Rederiet mere for Losningen, end de selv har maattet betale Stevedoren, naar ikke en fast Pris er betinget. Da denne Dom er afsagt ved en Appelret, antager vi, at den vil blive respekteret overalt i de tyske Havne, og vi opfordrer derfor Rederne til at protestere mod at betale mere, end hvad Losningen faktisk har kostet, selv om det maatte være Skik og Brug, at Modtagerne beregner sig en Ekstrafortjeneste i Tillæg til Stevedorens Regning. Dette er jo ganske almindeligt ogsaa i tyske Havne, men denne Kutyme vil altsaa ikke kunne oprettholdes ved en Domstol, og vi haaber, at Foreningens Medlemmer ikke vil lukke Øjnene for ulovlige Debiteringer af denne Art, men indberette det til Foreningen, for saa vidt de ikke er i Stand til selv at faa saadanne Konflikter ordnede.

I disse elendige Fragttider bør Rederne ikke taale disse mange ulovlige Debiteringer, for hvilke de til alle Tider har været udsatte, og som de maaske til Dels selv har været Skyld i derved, at de i lysere Tider

har været mindre nøjeregnende, end de nødvendigvis maa være i Tider som de nuværende, hvor det selv med den største Økonomi er vanskeligt at tjene Penge.

Lodspenge.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

Som bekendt paahviler det i Følge et almindeligt Maanedscerteparti Befragteren at betale Lodspenge. Denne Bestemmelse har uden Tvivl af og til været misbrugt, idet enkelte Kaptajner maaske i altfor stort Omfang har benyttet Lods og derved paaført Befragterne større Udgifter end nødvendigt, hvilket kan have sat en Del ondt Blod og givet Anledning til en ikke ugrundet Misstemning fra Befragternes Side. Som et Middel herimod er det i den senere Tid blevet mere og mere almindeligt, at Maanedsbefragterne fordrer indført i Certepartiet en Klausul, der i Almindelighed lyder saaledes: „non compulsory seapilotage to be for owners' account“.

Efter Indførelsen af denne Klausul synes imidlertid Rollerne at være blevet byttet om, saaledes at det nu er Maanedsbefragterne, som søger at overføre paa Rederiet Lodsafgifter, hvilke det aldrig har været Meningen at fritage Maanedsbefragterne for at betale. Vistnok er en Klausul som den ovenfor citerede ingenlunde klart og heldigt affattet — den er ikke en Gang helt logisk, thi naar det siges, at „non compulsory seapilotage“ skal være for Rederiets Regning, saa forudsætter det, at der er en anden „seapilotage“, nemlig en, som er „compulsory“, der skal være for Maanedsbefragternes Regning, men et saadant Begreb eksisterer ikke — og naar derfor den nævnte Klausul skal fortolkes, maa man se hen til, hvad der har foranlediget den, hvilket som ovenfor nævnt uden Tvivl er Maanedsbefragternes Ønske om at søge et Værn mod Kaptajnernes Misbrug med Hensyn til Benyttelsen af Lods, som f. Eks. naar Kaptajnen har benyttet Lods i Farvand, hvor det ikke er almindeligt at benytte Lods, idet Navigationen ikke frembyder saadanne ekstraordinære Farer eller Vanskeligheder, at ikke en almindelig erfaren og kyndig Navigator skulde kunne klare det uden særlig Hjælp. Ved denne Fortolkning kommer der ogsaa Overensstemmelse mellem Kaptajnens Pligt overfor Maanedsbefragterne og hans Pligt overfor Assurandørerne, hvilke sidste jo forlanger, at Lods skal benyttes i Lodsfarvande, hvor det er almindeligt at anvende Lods, saaledes at det kan medføre store Tab for Rederiet (efter den norske Plan f. Eks. 20 pCt. af Forsikringssummen), om denne Forsigtighedsforanstaltning undlades.

Naar derfor en Kaptajn kommer med sit Skib fra Tyne til London, saa er han ikke forpligtet til at tage Lods, forinden han er ved Gravesend, men almindelig Forsigtighed vil tilsige ham at benytte Lods fra Nore Fyrskib, da Farvandet derfra og op gennem Themsens er af den Beskaffenhed, at det ikke kan forlanges af en Skibsfører, som ikke er særlig kendt med de lokale Forhold, at han uden Lodshjælp skal kunne navigere sit Skib derop paa betryggende Maade. Hvis derimod Kaptajnen, naar han gaar ud fra Tyne med Lods om Bord, tager en Kendtmand med ned langs Kysten, hvilket vistnok ikke er ualmindeligt, saa vil dette være en Foranstaltning, hvis Omkostninger vil falde paa Rederiet og ikke paa Maanedsbefragterne, ligeledes om Kaptajnen f. Eks. tager Lods gennem Øresund, eller om han efter at have lastet i Umeå Distrikt tager Lods med til Hernø-sand Distrikt, hvor Ladningen skal kompletteres. Saadanne Lodsninger maa, efter vor Mening, komme ind under Begrebet „non compulsory seapilotage“ og derfor

være Maanedsbefragteren uvedkommende med en Klausul som den ovennævnte i Certepartiet, medens Maanedsbefragteren, trods denne Klausul, maa anses forpligtet til at betale Lodspenge i Farvande, hvor Navigeringen er vanskelig, og hvor Kaptajnen ikke uden at udsætte sig for Ansvar overfor Assurandørerne kan undlade at benytte Lods, selv om Lodsningen ikke er „compulsory“.

Maanedsbefragterne synes imidlertid ikke at se Sagen i dette Lys, idet de mer og mer søger at overføre paa Rederiet enhver Lodsning, som ikke er „compulsory“, uden at tage Hensyn til, om Lodsens Assistance maa siges at være absolut paakrævet eller ikke, og for at undgaa de heraf følgende Stridigheder vil det være at anbefale, at Rederne ved Afslutning af Maanedscertepartier forlanger den ovenfor citerede Klausul forandret saaledes, at det af samme tydeligt fremgaaer, for hvilke Lodsninger Rederiet og for hvilke Befragterne skal betale.

Fragtmarkedet.

Næsten overalt gør der sig en flovere Tendens gældende, hvilket maaske til Dels maa tilskrives den sædvanlige Mangel paa Lyst hos mange Befragtere til nu henimod Aarets Slutning at dække sig med mere Tonnage end akkurat nødvendigt. Baade Indien og Nordamerika er lidt lavere end for en Uge siden, og der er saa at sige intet Begær efter Tonnage for senere Lastning end Januar, men der ymtes fra forskellige Sider stadig om den store Eksport af Korn, navnlig Majs, der ventes at ville blive i Begyndelsen af næste Aar fra Staterne. Fra de nordlige Havne er der dog indtil nu kun effektuert ganske enkelte Befragtninger, idet Rederne gennemgaaende er overmaade tilbageholdne overfor de Rater, som Befragterne indicerer, men med det under al Kritik usle Sortehavsmarked og de næsten ligesaa elendige Middelhavsfragter er der desværre kun liden Udsigt til, at vi vil faa ordentlige Fragtrater at se fra Nordamerika i en nær Fremtid. Betragter vi nu Sejladsen i de hjemlige Farvande, Nord- og Østersøen, da er Forholdene her desværre saa fortvilede som nogensinde, alt er sort i sort, Laster næsten ikke til at opdrive, Raterne elendige og absolut tabbringende, Ekspeditionerne i de fleste Tilfælde daarlige og Rejserne ofte usædvanlig lange. Resultatet heraf er, at Oplægning nu ogsaa herhjemme er bleven paabegyndt, endnu dog kun for faa Dampers Vedkommende, men det skal nok vise sig, at en hel Del flere inden ret længe vil blive nødsagede til at gøre det samme. Vel koster Oplægning en Del Penge, men fortsat Sejlads under Forhold som de nuværende vil vistnok i de fleste Tilfælde koste mere end at ligge stille.

Det østlige Marked har fragtet jævnt, men Raterne er de fleste Steder en Smule lavere. Kurrachee betaler nu kun 16/6 til udsøgt Havn, 17/ to Havne pr. Januar/Februar, men fra Bombay er Begæret mindre og ikke over 15/6 à 15/9 én Lossehavn, at betinge pr. Januar.

Fra Calcutta er Udsigterne nærmest bedre, dog uden effektiv Befragtning endnu. Rispladserne tager ingen Tonnage til Evropa, derimod sluttedes adskillige Baade til Japan til 13/3 én, 13/9 to Havne. Fra Madras Kysten til Marseille er sidst betalt 24/6 for Palmekærner.

Sortehavet er ganske overordentlig flovt, og kun faa Baade har kunnet finde Beskæftigelse her. Raterne er uforandret usle, nemlig 6/6 „on the berth“ fra Odessa, Nikolajeff eller Novorossisk til udsøgt Havn, 7/ Hamburg. For mindre Baade paa Charter er Tonen en Kende bedre, og 7/9 à 8/6 kan antagelig gennemføres for December Lastning. En 2,500 Tons Baad akcepterede 11/3 for Oljekager fra Novorossisk til én dansk Havn, 11/9 to Havne, prompt. For Erts fra Poti til

Antwerpen betaltes 8/10¹/₂. En saa lav Rate er næppe set før.

Middelhavet er stadig oversvømmet med Tonnage, saa Befragterne næsten har kunnet faa deres egne Betingelser. Der er forøvrigt slet ikke sluttet saa lidt i Ugens Løb, men Raterne er tarvelige. Aleksandria sluttede saaledes et Par prompte Baade til Hull til kun 6/3 for Bomuldsfrø, medens der pr. primo Januar betaltes 6/9 U. K. direkte Havn, 7/9 Ordre. For Svovl fra Sicilien til U. S. sluttedes til 7/6. Erts-, Esparto- og Fosfatfragterne er omtrent som for en Uge siden. Fra Bilbao betales for Erts nu kun 3/9 Cardiff, 4/3 Middlesbro, 4/4¹/₂ Stockton, 4/6 Grangemouth, 4/6 Rotterdam.

Nordamerika er i det hele og store ikke saa fast som for en eller to Uger siden. De atlantiske Havne slutter endnu kun lidt; der noteres nok en Del Kornfragter, men af virkelig Forretning rapporteres kun 2/4¹/₂ Baltimore/Kjøbenhavn for en Januar Dampers paa over 20,000 Qrs. Fra New York eller Baltimore noteres 2/7¹/₂ Cork f. O. og for mindre Baade (10/12,000 Qrs.) 2/9 Stettin eller Oporto. For Bomuld fra Savannah kan faas 26/3 à 28/9, og for Petroleum betaltes 19 Cents New York/Shanghai, hvilket er 1 Cent højere end sidste Afslutning. Golfen har derimod fragtet helt livligt, hovedsagelig paa Netto Charter pr. Januar og Januar/Februar, men Raterne er 3 à 6 d. lavere, end da de var paa deres højeste. Der opnaas nu næppe over 10/6 U. K. eller Kontinentet, Option én dansk Havn 1/, to Havne 1/6 ekstra. For Trælast sluttedes ogsaa nogle Baade til 81/3 à 82/6 til en kontinental og god britisk Havn.

La Plata Markedet har ikke fragtet meget, men Raterne holder sig. Der betales pr. Januar/Februar 17/9 à 18/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. For Quebracho noteres 20/ til Evropa eller New York pr. Foraaret. Kulfragterne udefter er meget tarvelige, idet der fra Cardiff ikke betales mere end 6/9, og til denne Rate turde det være mindst ligesaa godt at løbe ud i Ballast.

Østersøen er næsten ganske blottet for Laster, og flere Dampere har været nødsagede til at forsejle i Ballast fra Eksporthavnene, enten til Kulhavn eller hjem for Oplægning. Reval har knap Last nok til Rutebaadene; fra Riga og Libau kan Tonnage næsten kun placeres ved Anlægning, medens Windau slet ingen Ladninger har. Fra Riga sluttedes der til 18/6 D/B. til London, og til Dunkerque eller Ghent noteres Frs. 18 Hør, Frs. 7 Oljekager. Libau betaler kun 7¹/₂ à 8 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og selv hertil er Ladning knap, da Kornet opholdes i det Indre. De tyske Pladser har næsten heller intet at byde paa. Kun fra Memel eller Danzig noteres enkelte Sleeperslaster til 5/6 til London.

Kulfragter til Østersøen er ganske overordentlig knappe, særlig for Baade over 15/1,600 Tons, og Raterne er meget smaa. Fra Tynen eller Blyth betaltes 3/6 à 4/3 god dansk Havn, 4/3 à 5/ Smaahavne, 3/9 Neufahrwasser eller Swinemünde, 3/10¹/₂ Lübeck, 3/10¹/₂ à 4/ Riga eller Libau, 4/ Malmø, 5/7¹/₂ Genua, 6/ à 6/6 Barcelona, medens der fra Forthet sluttedes til 4/6 Bandholm (950 Tons), 4/7¹/₂ Sønderborg (1,150 Tons), 5/ Neustadt (10/1,100 Tons), 3/6 Gøteborg (1,700 Tons). Fra Cardiff fragtedes der livligt, og der betaltes bl. a. 4/3 Kjøbenhavn, 4/3 Lissabon, 6/ à 6/3 Genua, Frs. 6¹/₂ à 7 Marseille, 6/ Barcelona, 5/ Syra eller Piræus (700 Tons Losning), 6/9 Colombo, 18/4¹/₂ à 18/6 Japan (adskillige store Baade), 5/6 à 6/ Teneriffa, Las Palmas eller Madeira, 6/9 La Plata, 8/3 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere har for Østersøens Vedkommende i den forløbne Uge været ualmindelig flovt, og det var saa godt som umuligt at opdrive et nogenlunde akceptabelt Tilbud, og Udsigterne for denne Uge er desværre ikke bedre.

ab Kønigsberg noteres stadig pr. Foraar 14 à 15 Mark Rugbasis; ab Colberg vil mulig derliggende

Skibe kunne opnaa 6 à 6½ Mark for Havre.

ab Bornholm. Der blev sluttet Hasle/Kiel 4½ Mark, og et Skib vil kunne placeres til Wismar til samme Fragt; endvidere til Colberg 3½ Mark, Bremen 5½ Mark.

ab Kjøbenhavn stod Fragtmarkedet i nogle Dage ret godt; der blev sluttet til Ekensund 5 Mark, Rønne 25 Øre, Gudhjem 30 Øre, alt Bomuldsfrøkager; endvidere til Bandholm Solsikkekager 18 Øre; der synes nu at være indtraadt en mindre Stilstand, men da der atter ventes Damper til Kjøbenhavn, vil det sikkert igen blive noget fastere.

ab Laurvig er sluttet til Stettin med Granit 9 Mark, og der noteres fra Distriktet til Wismar eller Warnemünde 7 Mark, endvidere til Tyne Plankbattens og Props 17/ à 18/.

Fra Sø og Land.

Hamburg-Amerika Linjen agter i de to store Dampere „Amerika“ og „Kaiserin Auguste Victoria“, som den for Tiden har under Bygning, at indføre en helt ny Ordning af Restaurationsforholdene, ved hvilken det vil blive muligt for Kahytpassagererne at indtage deres Maaltider i en Restauration à la carte i Stedet for som hidtil at skulle være nødt til at deltage i Fællesmaaltiderne.

Den engelske firmastede Bark „Loch Torridon“ har nyelig fuldført en Rejse fra Glasgow til Sidney paa 80 Dage, hvad der, efter hvad der oplyses, skal være den hurtigste Rejse, der er gjort i mange Aar. Det samme Skib har sat Rekorden for Rejse med lastet Skib fra Newcastle, New South Wales til San Francisco, idet det ved en Lejlighed har tilendebragt denne paa 46 Dage og ved en anden paa kun 45 Dage. For nogle Aar tilbage gjorde „Loch Torridon“ Rejsen fra Glasgow til Melbourne i Ballast paa 60 Dage. (Shipp. Gaz.)

Fra Sydney meddeles der, i Følge „Shipping Gazette“, at der nu ret hyppig fremkommer Meldinger om Øer i det stille Ocean, som ikke findes paa Kortene. Kaptajnen paa Barken „Adderley“, der var paa Rejse fra Ballard til Sydney, beretter, at han i Samoa-Gruppen fandt forskellige mindre Øer og Rev, der, hvis de ikke er aflagt førkert i Kortene, maa være af ny Oprindelse og rimeligvis et Resultat af vulkanske Forstyrrelser. Skibsfarten skal derved være bleven vanskelig og farlig.

Den amerikanske Regering agter at bygge et Fyrtaarn ved Yderenden af Diamond Bankerne, sytten Kvartmil fra Kysten ud for Kap Hatteras. (Fairplay.)

Svendborg Navigationsskole. Eksamen afholdtes fra d. 30. Novbr. til d. 6. Decbr. inkl.

Til den alm. Styrmandseksamen (1. Afdl.) havde Skolen indstillet 10 Elever, til 2. Afdeling i Navigation 4, Geografi og Vejrlære 4, Søret og Handelsvidenskab 3 samt Engelsk 2. Til Sætteskipperprøven var indstillet 1. Alle de indstillede Elever bestod.

Efter hvad der meddeles „Hamb. Corr.“ fra Lissabon, planlægges for Tiden omfangsrige Arbejder for at uddybe Douros nedre Løb, saa vel som for at fjerne den Barre, der ligger ud for Floden, hvorefter Havnen ved Oporto bliver betydelig forstørret. Havnen ved Leixoes, som hidtil har kostet Landet over 5,000 Contos, og som var bestemt til at lette Skibsfarten til Oporto, særlig for store Dampere, har

ikke gjort den Nytte, som man efter det store Anlæg maatte vente.

Ugens Havarier.

Dana, 3-m. Skonnert af Marstal, er den 15. ds. indkommet til Plymouth med knækket Mærseraa, Bramraa og Storgaffel.

Claudia, Barksbib af Marstal, er paa Rejsen fra Hamburg til Maracaibo indbugseret til Dover efter Kollision med en ukendt Damper. Claudia har mistet sit Spryd og faaet en Del anden Skade.

J. A. Kroman, 3-m. Skonnert af Marstal, er under Losning i Karlshamn Havn bleven paasejlet af Barksbibet Oden af Helsingborg, der drev ned paa den. J. A. Kroman mistede Fortoppen.

Eliel, Barksbib af Mariehamn, er den 17. ds. paa Rejsen fra London til Hjemstedet i Ballast strandet udfør Gl. Skagen. Efter anstrengende Arbejde lykkedes det Redningsbaaden at redde hele Skibets Besætning.

Fra Skagen skrives til os d. 17. ds.

I Morges Kl. 4 strandede paa Nordsiden af Skagen, ½ Mil Vest for Gl. Skagen, Barksbib „Eliel“ af Mariehamn, paa Rejse fra London til Hjemstedet i Ballast. Skibet maaler 638 Reg.-Tons og har 12 Mands Besætning. Kaptajnens Navn er G. W. Jansson.

Redningsbaaden fra Gl. Skagen bragte Kl. 7 Morgen Besætningen i Land. Skibet er Vrag.

Det har blæst stærkt om Natten af VSV. med temmelig høj Sø og Regntykning.

Carla, Dpsk. af Libau, er indkommet til Nyborg med Maskinskade.

John Hintze, 3-m. Skonnert af Renne, der, som meddelt, sattes paa Grund ved Stolpmünde, er nu bragt flot og ind til Stolpmünde.

Octa, Dpsk. af Aalborg, blev den 16. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Vejle paasejlet af Dpsk. Nauplia i Nærheden af Neumühlen. Octa fik nogle Plader beskadigede foruden en Del oven Bords Skade, og maatte returnere til Hamburg for at losse og reparere.

Amor, Skonnertbrig af Marstal, er d. 17. ds. ved Laboe bleven paasejlet af Avisodpsk. Blitz. Skonnertbriggen, der var paa Rejsen fra Lysekil til Kiel med Brosten, fik en Del Skade og blev i læk Tilstand indbragt til Kiel af Dpsk. Stein.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,
den høje Stue, C. C. Petersens Ejendom.

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Uniformer, Livreer og Civilklædninger.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 20. December.) Adolph Andersen, Schubert, afgik herfra 17. December til Riga. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Boston 17. December hertil. — Algarve, Borries, ankom til Antwerpen 15. December. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 11. December. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Riga 18. Decbr. — Antwerpen, Madsen, ankom til Riga 10. December. — Arkansas, Petersen, pass. Skagen 8. December for New York. — Arno, Strubberg, afgik fra Malaga 19. Decbr. til Gibraltar. — Axelhus, Skow, ankom hertil 18. Decbr. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Dartmouth 17. Decbr. hertil. — Beira, Lunge, ankom hertil 10. Decbr. — Ceres, da Cunha, ankom hertil 15. December. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Antwerpen 16. Decbr. — Christian IX, Müller, ankom til London 14. December — Dagmar, Larsen, afgik fra Messina 15. December hertil. — Douro, Mortensen, afgik fra Neapel 19. Decbr. til Catania. — Esbjerg, Søberg, ankom til Bergen 19. December. — Florida, Ørum, afgik fra Baltimore 15. December hertil. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 18. Decbr. til Hull. — Garonne, Kromann, ank. til Dunkerque 17. December. — Georgios I., Sørensen, ankom hertil 6. Decbr. — Hekla, Egense, ankom til New York 14. Decbr. — Hellig Olav,

Holst, ankom hertil 18. December. — Hengest, Harder, ankom til Libau 16. Decbr. — Hjelm, Simonsen, afgik fra Qerkebak 18. Decbr. hertil. — Holar, Ørsted, ankom hertil 18. Decbr. — Island, Holm, ank. hertil 7. December. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Libau 15. December. — Jolantha, Kann, ankom til Havre 16. Decbr. — Kasan, Hansen, ank. til Gravesend 18. December. — Kentucky, Staal, ankom hertil 5. Decbr. — Kiew, Christiansen, ank. hertil 19. Decbr. — Kursk, Gommesen, ankom til Libau 18. Decbr. — Leopold II, Meyer, ankom hertil 12. Decbr. — Loire, Craignou, ank. hertil 17. Decbr. — Louise, Kruse, ankom til Methil 19. Decbr. — Louisiana, Andresen, ank. hertil 10. December. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 8. December hertil. — Morsø, Sørensen, ankom til Riga 9. December. — Moskov, Meldahl, ankom hertil 18. December. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 9. Decbr. til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til London 18. Decbr. — O. B. Suhr, Wiencke, ankom hertil 19. December. — Omsk, Jonsen, afgik fra Reval 16. Decbr. til Rotterdam. — Oscar II, Hempel, afg. fra Christianssand 16. December til New York. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 18. December til London. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 18. December. — Riberhus, Larsen, ankom til Trondhjem 19. December. — Seine, Damp, afgik fra La Rochelle 19. December til Dunkerque. — Texas, Andersen, pass. Newport News 15. Decbr. hertil. — Thyra, Fischer, afgik fra Hull 18. December hertil. — Tiber, Bech, ank. hertil 12. Decbr. — Valdemar, Johnsen, ankom til Libau 8. Decbr. — Vadsø ank. hertil 18. Decbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Libau 19. December. — Frode, Meyer, ankom til Riga 11. December. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Dunkerque 15. Decbr. — L. H. Carl, Jensen, ankom til Riga 17. Decbr. — Erik II, Mahneke, ankom til Libau 8. Decbr. — Knud II, Hansen, ankom til Dunkerque 20. Decbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 14. December. — Ragnar, Holst, ankom til Libau 16. Decbr. — Skjold, Risø, afgik fra Antwerpen 19. December. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra Aarhus 19. Decbr. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Tyne Dock 19. December. — Svend II, Riber, afg. fra Cardiff 10. Decbr. — Harald, Hveysel, afg. fra Tyne Dock 15. Decbr.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Rouen 19. December. — Vagn, B. Mahneke, afgik fra Libau 19. Decbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, afgik fra Aarhus 18. December, best. til Blyth. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 16. December. — I. N. Mådvig, Hahn, afgik fra Reval 14. Decbr., best. til Rotterdam. — Hamlet, Reese, afg. fra Boness 17. Decbr., best. til Kjøbenhavn. — Helge, Olsen, ank. til Burntisland 17. Decbr. — Rolf, Olsen, ank. til London 15. December. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afg. fra London 18. Decbr., best. til Grangemouth.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Reval 18. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Neufahrwasser 13. Decbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Riga 10. December. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Dunkerque 16. December. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Memel 15. December. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Hamburg 18. Decbr. — Russ, Rasmussen, afgik fra Sunderland 10. December, best. til Marseille. — Peter Mørch, Thorsøe, ankom til Kiel 3. December.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Lissabon 16. December. — Helga, Møller, ankom til Bougie 19. Decbr. — Martha, Christensen, ank. til Bilbao 20. December. — Elna, Rathje, afg. fra Cete 19. Decbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Oran 11. Decbr. — Simone, Jørgensen, ankom til Barcelona 17. Decbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra South Shields 18. December.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ank. til Barcelona 17. December. — Ophelia, Wilhelmsen, afgik fra Marseille 17. December, ankom til Nizza 18. December.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Frederikshavn 16. December, best. til Pasages. — Niobe, Mathiesen, afgik fra Ghent 18. December, bestemt til Antwerpen. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Esbjerg 14. December, ankom til Sundsvall 19. December. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Riga 18. December, best. til Dundee. — Nordsøen, Gram, ankom til Kbhvn. 17. December. — Nexos, Basse, ank. til Reval 16. Decbr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Bremerhaven 16. December, best. til Reval. — Napoli, Christensen, afgik fra Rouen 19. December, best. til Granton. — Neptun, Knudsen, afg. fra London 17. Decbr., best. til Boness. — Norma, K. Nielsen, afgik fra Schiedam 15. Decbr., ankom til Antwerpen 17. Decbr. — Alfa, Hansen, afg. fra Gravelines 18. Decbr., best. til Methil. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Frederiksstad 16. Decbr., best. til Manchester. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Bremerhaven 15. December, bestemt til Reval. — Dagmar, Hansen, afgik fra Reval 13. December, bestemt til Montrose.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til London 16. Decbr. — Holland, Lund, afgik fra Libau 16. December. — England, Andresen, afgik fra Libau 16. December. — Rusland, Møller, ankom til Kbhvn. 18. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Hamburg 15. Decbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Terneuzen 14. December. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Antwerpen 19. Decbr.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Rouen 16. Decbr., ankom til Burntisland 18. December. — Russia, Jespersen, afgik fra Korsør 14. December, ankom til Emden 16. December.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Burntisland 12. Decbr. — Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Antwerpen 19. December.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 16. December, ankom til Blyth 19. Decbr.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Dunston 17. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Montevideo 30. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til Blyth 18. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Libau 14. Decbr. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Kbhvn. 20. December. — Jomsborg, Hansen, afg. fra Glasgow 16. Decbr., best. til Livorno. — Kronborg, Hveissel, afg. fra New Orleans 27. Novbr., best. til Kbhvn. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 17. December. — Skanderborg, Jensen, ank. til Sevilla 13. December. — Søborg, Fischer, ankom til Glasgow 17. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Riga 20. Decbr., best. til Ghent. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Burntisland 17. December, bestemt til Karrebæksminde.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Aarhus 19. Decbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Riga 19. December, bestemt til Ghent. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Nalta 16. Decbr., best. til Manchester. — Silkeborg, Pedersen, ank. til West Hartlepool 16. Decbr. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Swansea 13. December, best. til Genua. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Riga 15. Decbr., bestemt til Ghent. — Ulfsborg, Petersen, afgik fra Pera 15. Decbr., bestemt til Bremen. — Vordingborg, Petersen, ankom til Windau 20. Decbr.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. fra Blyth 4. December, bestemt til Pensacola. — Jægersborg, Larsen, ankom til Helsingør 23. Novbr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Porman 20. Decbr., bestemt til Middlesbro.

Svendborg. Svendborg, Møller, ankom til Riga 2. Decbr.

Havet. Fyen, Nielsen, ankom til Neufahrwasser 18. December.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afg. fra Newcastle 15. Decbr., ankom til Neufahrwasser 20. December. — Helene, Jensen, ank. til West Hartlepool 19. Decbr. — Agnete, Sørensen, afg. fra Libau 20. Decbr., best. til Reval. — Hermia, Petersen, afgik fra Burntisland 15. Decbr., ank. til Fredericia 19. Decbr. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 14. Decbr., ank. til Kiel 19. Decbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 19. Decbr., bestemt til Burntisland. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Kiel 19. December. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 19. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Singapore 14. December. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til New Orleans 19. December. — St. Jan, Rambusch, afg. fra St. Thomas 17. Decbr. — St. Thomas, Prah, ankom til La Coruna 19. Decbr. — St. Domingo, Wrisberg, afgik fra Pointe à Pitre 16. December. — Progreso, Harboe-Jensen, afgik fra Antwerpen 15. December. — Nordland, Petersen, afgik fra Aalborg 14. Decbr.

Æro. Erindring, Hansen, ankom til Svendborg 17. December. — Energi, Nielsen, ankom til Frederikshavn 13. December.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, pass. Skagen 20. Decbr. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Cardiff 20. Decbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Aarhus 18. Decbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Boness 16. December. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Cardiff 20. Decbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Odense 16. Decbr. — H. C. Andersen, Albertsen, afg. fra Kbhvn. 19. Decbr., best. til Burntisland. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Libau 20. December. — N. F. Høffding, Ellekilde, ank. til Boness 20. Decbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Riga 8. Decbr. — Chr. Christensen, Hansen, ank. til Boness 18. Decbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Boness 17. Decbr.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afgik fra Libau 18. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Clara, Villadsen, ankom til Aalborg 20. Decbr. — Kai, Andersen, ankom til Blyth 20. Decbr. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Methil 20. Decbr., bestemt til Korsør. — Erik, Steen, afgik fra Methil 19. December, bestemt til København. — Axel, Damm, afgik fra Methil 20. December, best. til Kallundborg. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Rotterdam 21. Decbr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afg. fra Messina 9. December. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Newport 17. Decbr., best. til Catania.

Svanen. Svanen, Schmidt, afgik fra Libau 17. Decbr., best. til Newcastle.

Johnsen & Jespersen. Broholm, Gottlob, afgik fra Riga 20. Decbr., bestemt til Boness. — Egholm, Winther, ankom til Cannes 17. December. — Katholm, Arnesen, afgik fra København 17. Decbr., ankom til Risør 18. December.

Sejlskibe.

Fanø. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. 9. Decbr. til Torreveja fra Liverpool. — Fides, Kristiansen, ank. 15. Decbr. til Fleetwood fra Pojz. — Merida, Petersen, afg. 16. Decbr. fra Antwerpen til Frey Bentos.

Svendborg. Britannia, Rasmussen, ank. til Dysart 12. Decbr. — Marie, Petersen, ank. til Plymouth 11. Decbr. — Ragnhild, Andersen, ank. til Nakskov 10. Decbr. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Danzig 10. Decbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Portsmouth 12. Decbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Libau 12. Decbr. — Martha, Hansen, ank. til Fowey 10. Decbr. — Hans Emil, Hansen, ank. til Kbhvn. 12. December. — Minerva, Fuglsang, ank. til Glasgow 12. Decbr. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Boness 13. Decbr. — Nanna, Baagøe, ank. til Drøbak 13. Decbr. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Göteborg 13. Decbr. — Grethe, Hansen, ank. til Danzig 13. Decbr. — Leif, Andersen, ank. til Alloo 13. Decbr. — Roma, Jensen, ankom til Horsens 13. Decbr. — Elisabeth, Larsen, ank. til Leith 14. Decbr. — Danmark, Haufeldt, ank. til Fowey 14. Decbr. — Odin, Andersen, ank. til Methil 13. Decbr. — London, Andersen, ank. til Llannelli 14. Decbr. — Mine, Møller, ank. til Halmstad 14. Decbr. — Boline Marie, Hansen, ank. til Warberg 14. Decbr. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Methil 13. Decbr. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Leith 13. Decbr. — Flora, Sørensen, ank. til Dieppe 15. Decbr. — Martin, Rasmussen, ankom til Hull 16. Decbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Dysart 16. Decbr. — Najaden, Petersen, ank. til Antwerpen 16. Decbr. — Activ, Mouritzen, ank. til South Alloo 15. December. — Vera, Jensen, ank. til Blyth 16. December. — Lindhard, Madsen, ankom til Laurvig 18. Decbr. — Merkur, Lund, ank. til Leith 17. December. — Valkyrien, Hansen, ankom til Ostende 17. December.

Ærs. Alf, Hansen, ank. 12. Decbr. til Kbhvn. fra Kolding. — Enigheden, Hansen, ankom 12. Decbr. til Kbhvn. — Theodor, Andersen, afgik 11. Decbr. fra København til Marstal. — Marie, Petersen, ank. 11. Decbr. til Refshaleøen. — Hekla, Jørgensen, ank. 27. Novbr. til Mazagan. — Olga, Jørgensen, ank. 13. Decbr. til Faaborg. — M. Hay, Petersen, ank. 12. Decbr. til Aalborg. — Salus, Bager, ank. 13. Decbr. til London. — Lauriz, P. Folmer, ank. 13. Decbr. til Horsens. — Apollo, Albertsen, ank. 13. December til Skien. — Hekla, Jørgensen, afg. 2. Decbr. fra Mazagan til Falmouth. — Ellen, Hansen, ank. 13. Decbr. til Frihavnen. — Nathalia, Vilhjelms, ank. 14. Decbr. til Blyth. — Ruth, Eriksen, ank. 14. Decbr. til Alloo. — Hekla, Fabricius, ankom 15. Decbr. til Kragerø. — Albertine, Knudsen, afg. 14. Decbr. fra Kbhvn. til Horsens. — Saga, Clausen, afgik 14. Decbr. fra Kbhvn. til Rügenwalde. — Hansigne, Clausen, afg. 13. December fra Hamburg til Cadix. — Vigilant, Rasmussen, afgik 15. Decbr. fra St. Johns (New Foundland) til Oporto. — Herkules, Bager, ank. 16. December til København. — Eos, Christensen, ankom 16. Decbr. til Falmouth. — Marie, Madsen, ank. 15. Decbr. til Yjmuiden. — Hekla, Jørgensen, ank. 17. Decbr. til Falmouth fra Mazagan. — Juliane, Christensen, ank. 16. Decbr. til Newcastle. — J. Koføed, Andersen, afg. fra Brest 13. Decbr. — Johanne, Hansen, ank. 17. December til Harburg. — Dorthea, Lauritzen, ank. 16. Decbr. til Leith. — Johanne, Østermann, ankom 18. Decbr. til Gythium (Grækenland). — Skirner, Rasmussen, ank. 18. Decbr. til Halmstad. — Smart, Christensen, ank. 18. Decbr. til Plymouth. — Anne, Schmidt, ankom 18. Decbr. til Tønsberg. — Wemyss Castle, Andersen, ankom 19. December til Kjædeby. — Skandia, Hay, ank. 19. Decbr. til Skelskør. — Maren, Albertsen, ank. 19. December. til Leith. — Danmark, Knudsen, ank. 19. Decbr. til Hamburg. — Caroline, Eschen, ankom 19. Decbr. til Svendborg. — Fredensborg, Kisby, ank. 19. Decbr. til København. — Ellen, Lauritzen, ank. 19. Decbr. til Fowey. — Kirstine Jensen, Hansen, afg. 19. Decbr. fra Norrkøping til Cowes.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Fyen N.-Kyst. Enebærødde. Den 1ste Januar 1905 forandres Lysvinklerne i Enebærødde Fyr saaledes, at det viser hvidt, fast Lys fra N. 16° Ø. til N., og rødt, fast Lys fra N. gennem Ø. og S. til S. 28° V. De grønne Vinkler bliver uforandret.

Sjællands-Rev. Fyrbaaken paa Sjællands Rev er paa fire Sider mærket „500 AL“, hvilket betyder, at det er forbudt, inden for en Afstand af 500 Alen fra Fyrbaaken, at borttage Sten, Ler, Sand, Grus og deslige fra Grunden.

Hessellø. Føreren af Dampskibet „Vejle“, Kapt. Andersen, meddeler: Den 10de December 1904, c. 4 Kml. Ø. t. N. 1/2 N. fra Hessellø og i S. 1/2 Ø. fra Lysegrund. Sunket Vrag med en Mastetop med blaa Posefløj over Vandet.

Store-Bælt. Korsør. Paa S.-Enden af Korsør N.-lige Bølgebyder gives Taagesignal for Dampfærger og Postskibe ved uafbrudt Ringning paa Klokke.

Østersøen. Bøgestrøm. Bøgestrøm Klokketønde er midlertidig ombyttet med Vintersømærket.

Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Klokketønden Kirkegrund er midlertidig ombyttet med Vintersømærket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Kopparstenarne“ inddraget den 16de December 1904.

Finland. Finske Bugt. Den 27de November 1904 er Fyrskibet „Verkomatala“ i Björkö sund inddraget.

Tyskland. Darsser Ort. Darsser Ort Fyr kan endnu i nogen Tid brænde uregelmæssigt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Sort Spidstønde Nr. 7, neden for Fyrskibet „Elbe IV“, er flyttet 3 Kbl. NØ. hen i 6 Fv. Vand. 53° 58' N. Br. 8° 33' Ø. Lgd.

Schulau. Ved Schulau ligger kun den røde Spidstønde M med Ballon paa 53° 34' N. Br. 9° 41' Ø. Lgd., og ovenfor denne den røde Spirtønde M/N uden Topbetegnelse.

Weser. Blexen. Paa Petroleums-Selskabets Anlægsbro ved Blexen er tændt to hvide, faste Fyr. Lysævnene: 2 Kml.

Holland. Friesche Zeegat. Gat van Schiermonnikoog. I Gat van Schiermonnikoog er Afmærkningen inddragen, undtagen Stumptønde Nr. 4, der har faaet Nr. 0, paa 53° 56' 58" N. Br. 6° 9' 28" Ø. Lgd., da Løbet mellem Zoutkamperlaag og Farvandet er tilsandet.

Ems og Zeegat van Norderney. I Ems er Vintermærkningen foretaget. Lystønden uden for Vischersbalg er ombyttet med en Vintertønde. Vagerne i Ranselgat, Ems og Vatum Bugt indtil EE bliver liggende til Forsøg; naar de forliser, udlægges Vintermærkerne. Mellem Ems og Zeegat van Norderney er Afmærkningen inddragen.

Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Scheur. Det røde, faste Fyr paa Duc d'Albe Nr. 6 paa N.-Siden af Scheur er midlertidig slukket og Duc d'Alben afmærket som for Vrag. 51° 54' 48" N. Br. 4° 15' 20" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Zuiderdiep og Noord Pampus. I Zuiderdiep er den mindste Dybde i Linjen Stellendam Fyr overet med Scharrenteepolder 18 Fod, og i Noord Pampus midtfarvands 6 Fod, men langs Tønderne 9 Fod.

Zeegat van Goeree og Hoek van Holland. I følgende Farvand er den mindste Dybde saaledes: I Brielsche Maas 12 1/2 Fod, V. for Domeinplaatje; i Botlek 10 Fod, mellem Pannekoeksplaat og Lossepladsen ved Welplaat i Noordgeul 19 Fod; i Nieuwe Maas fra Rotterdam til Noord 14 1/2 Fod; tæt Ø. for Slikkerveer; i Noord 11 1/2 Fod ved den øvre Ende af den S.-lige Munding; i Spui 6 1/2 Fod, ved Oud Beierland; i Berengat 7 Fod; i Oude Maas 7 1/2 Fod, ud for Puttershoek; i Dortsche Kil 15 1/2 Fod, 1 1/2 Kbl. N. for Biltjes Hus.

Zuiderdiep og Rak van Scheelhoek. I Zuiderdiep er en Stumptønde Nr. 4 a udlagt i 19 Fod Vand, paa 51° 48' 21" N. Br. 4° 5' 26" Ø. Lgd., og den nuværende Stumptønde Nr. 4 a har faaet Nr. 4 b. I Rak van Scheelhoek er en Spidstønde Nr. 5 udlagt i 21 Fod Vand, paa 51, 48' 38" N. Br. 4° 6' 8" Ø. Lgd.

England. Yarmouth. Dampplægteren „Sunflower“ er sunken i 8 Fv. Vand, 9,5 Kbl. S. 3° Ø. for Fyrskibet „St. Nicholas“ og i S. 77° Ø. fra Fyret paa Gorleston S.-Pier. En grøn Vragtønde er udlagt Ø. for Vraget.

Seaham Harbour. Ved Seaham Harbour er c. 75 Alen fra de ny Pierhoveder, som er under Bygning, tændt følgende midlertidige Fyr:

Paa den ny N.-Pier: To røde, faste Fyr lodret for hinanden i 5 Fods Afstand, $1\frac{1}{2}$ Kbl. N. 74° Ø. fra Tidevands-Fyret paa S.-Pieren.

Paa den ny S.-Pier: Et rødt, fast Fyr over et grønt, fast Fyr i 5 Fods Afstand, $1\frac{1}{4}$ Kbl. S. 70° Ø. fra Tidevands-Fyret paa S.-Pieren.

Tidevands-Fyret: $54^{\circ} 50\frac{1}{2}$ N. Br. $1^{\circ} 19\frac{1}{2}$ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Arbejderne paa Quai de Marea ved Indløbet til Havre Havn er afmærket ved to Linjer. Den ene angives ved Linjen, det røde Blinkfyrt paa S.-Molen overet med et rødt, fast Fyr paa Forhavns N.-Side. Den anden, der gaar i Ø. og V., er angiven ved tre smaa hvide Tønder, og udgaar fra den S.-lige Del af Bassin de l'Eure. En rød Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, ligger i disse Linjers Skæringspunkt. Det er forbudt at komme inden for det saaledes afmærkede Areal.

Chausey Øer. Les Epiettes Nord. Den sorte Baake med Cylinder paa Les Epiettes Nord er ombyttet med en hvid og sort vandret stribet Baake med to Kegler med Spidserne fra hinanden. Den er 6 Fod høj over Højvande og 35 Fod høj over Klippen.

Quessant. Grande Fourche. Et Vrag ligger sunket $1\frac{1}{4}$ Kbl. S. 33° V. fra Grande Fourche (Forec Bras). En grøn Tønde er udlagt $1\frac{1}{4}$ Kbl. for Vraget. $48^{\circ} 26' 8''$ N. Br. $7^{\circ} 27' 55''$ V. Lgd.

England. Bristol Channel. Burry Inlet. Den spidse Midt-farvands-Tønde ved Indløbet til Burry Inlet er ombyttet med en sort Stumptønde, mærket „Llanely fairway buoy“, der ligger fra Burry Holm Triangulering Station i N. 83° V., 2 Kml., og fra Worms Head i N. 24° V. $51^{\circ} 37'$ N. Br. $4^{\circ} 22'$ V. Lgd.

Løbet til Llanely er nu afmærket om Bagbord med sorte Stumptønder, deriblandt nogle Lystønder, om Styrbord med røde, stumpe Tønder.

Afmærkningen i North Channel og South Channel er inddraget.

Skotland V.-Kyst. Loch Carron. Plockton. I Indløbet til Blockton er fundet en 2 Fv. Klippe, 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 73° V. fra Bona dhu Sgeir, og i N. 3° V. fra Yellow Cliff Island. $57^{\circ} 20'$ N. Br. $5^{\circ} 38\frac{1}{2}'$ V. Lgd. En 3 Fv. Klippe ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. for den. Mellem disse to Klipper og indtil $\frac{3}{4}$ Kbl. N. for dem er der 5 Fv. Vand.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Fyrskibet „Anticosti“, ud for Heath Point, er inddraget for Vinteren.

Prince Edward Island. New London Harbour. Løbet over Barren ved Indløbet til New London Harbour har atter forandret sig. Det bageste Ledefyr er derfor slukket. Det dybeste Vand er i Linjen det røde Hovedfyrt overet med det hvide Forfyrt, der staar c. 750 Alen NNØ. fra Hovedfyret.

Nova Scotia. Northumberland Strait. Arisaig. En lille 7 Fods Klippe ligger i 4 à 5 Fv. Vand, 2 Kbl. S. 77° V. fra Arasaig Fyr. $45^{\circ} 45' 43''$ N. Br. $62^{\circ} 10' 25''$ V. Lgd.

Nova Scotia S.-Kyst. Shag Bay Breakers. En rød Klokke-tønde, mærket „Shag Bay Breakers“, er i 21 Fv. Vand udlagt $\frac{1}{4}$ Kml. S. 24° V. fra Grundenes SV.-Ende. $44^{\circ} 28' 0''$ N. Br. $63^{\circ} 49' 55''$ V. Lgd. Den røde Spidstønde er inddragen.

Blind Bay og Shag Bay. I Indløbene til Blind Bay og Shag Bay er følgende Tønder udlagt: En sort Spirtønde ved Ø.-Siden af Grunden S. for Learys Point. En sort Spirtønde ved Ø.-Siden af Round Rock. En sort Spirtønde ved Ø.-Siden af Middle Ground i Blind Bay. En sort Spirtønde ved Ø.-Siden af Frying Pan Rock. En sort Spirtønde ved Gull Shoal (Pollock Shoal) mellem Outer Gull og Inner Gull.

St. Margaret Bay. Crawford Ledge. En rød Klokke-tønde, mærket „Crawford Ledge“, er i 12 Fv. Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kml. S. 80° V. fra Grundens V.-Ende. $44^{\circ} 30' 48''$ N. Br. $63^{\circ} 57' 21''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Gnist-Telegrafstationer er oprettet paa følgende Steder og har de vedføjede Kalde-Bogstaver:

Navy Yard, Portsmouth, N. H. PC
Cape Ann (Tatchers Island) PE
Highland Fyr, Cape Cod, Mass. PH
Nantucket Shoal Fyrskib. PI
Torpedo Station, Newport, R. I. PK
Montauk Point, L. I. PR
Navy Yard, New York. PT
Navesink Højland, N. J. PV

Cape Henry, Va. QN
Navy Yard, Norfolk, Va. QL
Dry Tortugas, Fla. RF
San Juan, P. R. SA
Culebra, W. I. SD
Cape Elizabeth, Me. PA
Navy Yard, Boston, Mass. PG
Naval Station, Key West, Fla. RD
Navy Yard, Pensacola Fla. RK
Naval Station, Guantanamo, Cuba SI
Panama Canal Zone SL
Naval Academy, Annapolis, Md. QG
Navy Yard, Washington, D. C. QI

De to sidstnævnte Stationer arbejder ikke endnu. Stationerne udveksler Gnisttelegrammer med Skibe i Søen, og for denne Tjeneste betales foreløbig intet. For Viderebefordring betales den almindelige Telegramtakst.

New York. Long Island Sound. Execution Rocks. Fra den 20de December 1904 gives Taagesignalet ved Execution Rocks Fyr med en Sirene, som hver 20 S. giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

New Jersey. Delaware Bay. Crow Shoal. Crow Shoal Lystønde Nr. 8, ved Grundens nedre Ende, Indløbet til Ricrods Channel, ud for Cape May Point, er for Vinteren ombyttet med en Spirtønde, med samme Farve og Nummer.

Bergen Point. Omtrent den 15de December 1904 forandres Bergen Point hvide, faste Fyr, paa N.-Siden af Kill van Kull V.-Ende, til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 S. Fyrapparat af 4de Orden.

Maryland. Chesapeake Bay. Elk River. En vandret stribet Spirtønde, Shell Scow Vragtønde, hvorfra vises hvidt, fast Fyr, er i 22 Fod Vand udlagt tæt N. 50° V. for Vraget, fra Jacobs Nose Point i N. 63° Ø. og fra Timber Neck Point i S. 12° V.

Virginia. Hampton Roads. Old Point Comfort. Omtrent den 15de December 1904 forandres Old Point Comfort Fyr, paa N.-Siden af Indløbet til Hampton Roads, til at vise hvidt, fast Lys S. for S. 66° V. og N. 66° Ø. og rødt, fast Lys N. for disse Retninger.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Sabine Pass. I Sabine Pass er følgende Tønder inddraget: Channel sorte Spirtønde Nr. 3, $\frac{1}{8}$ Kml. ovenfor det gamle Fort, Channel røde Spirtønde Nr. 18 A, $\frac{1}{2}$ Kml. ovenfor det gamle Fort, og Channel sorte Spirtønde Nr. 5, c. 1 Kbl. nedenfor „Sun Oil Companys Værft“.

Galveston Harbor. I Galveston Harbor er følgende Tønder inddraget: Pelican Spit Shoal røde Spidstønde, ved Ø.-Enden af Pelican Spit, og Channel røde Spirtønde Nr. 8, ved Kanten af Grunden nedenfor den røde Baake.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Santos. Vragtønden ved Vraget af „Eitel Fritz“, ud for Lemoes Point, ved Indløbet til Santos Havn, er ikke inddragen. Det antages, at Vraget vil blive sprængt i 1905.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Ile de Porquerolles. Paa Ile de Porquerolles er aabnet en Gnisttelegraf-Station, der udveksler Telegrammer mellem Skibe i Søen og Frankrig, Korsika, Algier, Tunis, Monaco og Andorre. Taksten er 0,75 Franc pr. Ord plus den almindelige Telegramtakst.

Sardinien N.-Kyst. Porto Torres. Det røde Blinkfyrt paa Porto Torres Ø.-Mole er flyttet til Molens Yderende. Man skal gaa mindst 50 Alen uden om Fyret.

Malta. Grand Harbour. Saint Elmo Point. Stilladset paa Bølgebryderen, som bygges ud for Saint Elmo Point, er bortskyllet og de to grønne Fyr paa det slukket indtil videre. Der er ingen Ruiner uden for 5 Fv. Grænsen. $35^{\circ} 54'$ N. Br. $14^{\circ} 31'$ Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Berdiansk. Taageklokken paa Berdiansk Bølgebryder er flyttet til dens SØ.-Ende ved det røde Fyr.

Gulf of Taganrok. Grecheskaja. Grecheskaja Bank er tiltagen N. efter, hvorfor de to sorte Spirtønder, som afmærker den, er flyttet c. 1 Kml. N. hen og ligger nu 11 Kml. S. 43° V. fra Taganrok Fyr. $41^{\circ} 4'$ N. Br. $38^{\circ} 46'$ Ø. Lgd.

Algier. Bône. Det hvide Fyr med Tre-Formørkelser paa Lion Molehoved ved Bône brænder nu permanent.

Det midlertidige grønne, faste Fyr paa Yderenden af Molen Lion og det hvide, faste Fyr paa Molen Babayaud eller N.-Molen er slukket.

Algier. Et midlertidigt, grønt, fast Fyr er tændt paa SØ.-Hjørnet af Tværmolen ved N.-Molens Hoved ved Indløbet til Algier Havn. Det lyser over 204° over Indløbet og Havnen og er formørket mod N. over N.-Molen indtil Lystønden, der viser grønt Lys i Molens Forlængelse. Flammens Højde: 20 Fod. Jærnpæl.

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

Røde Hav. Massaua. Øen Madote. Det hvide, faste Fyr paa Øen Madote er nu tændt. Flammens Højde: 46 Fod. Lysvinklen: 10 Kml. 40 Fod høj Baake.

Perim. Balfe Point. Det hvide, faste Fyr paa Balfe Point har faaet ny Lanterne. Lysvinklen er uvis. 12° 39', 2 N. Br. 43° 23', 2 Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Kwang Tung Halvø N.-Kyst. Louisa Bay. En 6 Fods Grund er funden 1 Kml. SV. t. S. $\frac{3}{8}$ S. fra N.-Enden af Ellis Saddle Island i Louisa Bay.

Japan. Taiwan N.-Kyst. Nam Kam Creek. Ved Nam Kam Creek ligger en $2\frac{3}{4}$ Fv. Klippe paa 25° 8' 57" N. Br. 121° 15' 7" Ø. Lgd., og en $1\frac{1}{2}$ Fv. Klippe paa 25° 8' 34" N. Br. 121° 14' 30" Ø. Lgd. Kystlinjen ved disse Klipper strækker sig noget længere ud end angivet paa Kortene.

Kiusiu V.-Kyst. Matsu Shima Channel. I Matsu Shima Channel er følgende Baaker opført: Paa Kajikake Se en rød og sort vandret stribet Pæl, 3 Fod høj over Højvande. Paa Naga Se en rød Pæl, 6 Fod høj over Højvande.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. December 1904. — Navigeringen paa Themsen. — Søvejsreglernes Artikel 21 og 16. — Losningsomkostninger. — Lodspenge. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehaver: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND, ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS, BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS, also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND PONTON COMPANY (Limited).

Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF“.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTON: 350 eet. Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		79	79 ¹ / ₂
Danmark		68 ³ / ₄	69 ¹ / ₂
Norden	90	90	90 ¹ / ₄
Kjøbenhavn		69 ³ / ₄	70
Carl		77	77 ¹ / ₂
Dannebrog		79	80 ¹ / ₄
Skjold		53 ³ / ₄	59
Urania		17 ³ / ₄	18
Union		78	79 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896	80 ³ / ₄	80 ¹ / ₂	81
Østasiatiske		87 ¹ / ₄	88
Østersøen		89	94
Nordsøen		25 ¹ / ₂	27
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ...		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59 ¹ / ₂	63
Inga		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.		99	101
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		85	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		88	89
4% — — 2. Serie ..		95	95 ¹ / ₄
4% — — 1. — ..		97 ¹ / ₄	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.	88 ¹ / ₄	88	88 ¹ / ₂
4% — — 7		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		90 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		141 ¹ / ₄	142 ¹ / ₂
Privatbank	119 — ¹ / ₄	119	119 ¹ / ₄
Landmandsbank	126 ³ / ₄ — 127	126 ³ / ₄	127
Handelsbank	123 ³ / ₄	128 ¹ / ₂	129
Grundejerbank	118 ¹ / ₄ — 117 ³ / ₄	117 ³ / ₄	118
Burm. & Wain	101 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	101 ¹ / ₂	101 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	91	91	92
Sukkerfabr.	161	161	161 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	131 ³ / ₄ — ¹ / ₂	131 ¹ / ₂	131 ³ / ₄

Vekselkurser d. 21. December 1904.

	Aviata Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.13	18.10
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. December 1904.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	91.10
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	102.10
5% Rumænske Stats	100.10
4% — — 1890	90.90

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

„Foren. Dampsk.“ 88,000, „Norden“ 10,000, „Østasiatisk Komp.“ 26,000, „Kbhvn“ 4,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Union“ 2,000, „Nye Dampsk.“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskab.

Hamburg—Kjøbenhavn

og vice versa.

Damper ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamburg de samme Dage. Lægter ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Lørdag; billigste Fragtrater erholdes ved Henvendelse til Hr. H. M. Gehrckens, Hamburg.

Baltimore—Kjøbenhavn.

Dpsk. „Alabama“ ventes ekspederet fra Baltimore c. 28. December. Dpsk. „Louisiana“ c. 15. Januar. Derefter Afgang c. hver 3. Uge.

Agenter i Baltimore: D'hrr. Patterson Ramsay & Co.

Fra d. 22.—28. December.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Turene til Horsens, Svendborg, Faaborg, Assens, Vejle, Fredericia, Middelfart, Kolding, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F. bortfalder.

Til Stege først Fredag.

Til Rudkjøbing, Nyborg og Kjertemlnde [St. Knud] 3 Eftm.

Til Randers [Sønderjylland] 6 Eftm.

Til Frederikshavn [Limfjorden] 8 Aften.

Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.

Gods modtages Onsdag og Torsdag.

Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.

Til Stettin [Aarhuus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.

Til London [Kiew] Eftm. fra Larsens Plads.

Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition i Havneg. 27).

Fredag.

Turen til Limfjordsstationerne bortfalder.

Til Stege [Aalborg] 8 Morgen.

Til Aalborg [Niels Brock] 8 Aften.

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Ceres] forv. Form. fra Frihavnen. Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Turene til Limfjordsstationerne og Nakskov bortfalder.

Til Hamburg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.

Til Reval [Baron Stjernblad].

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Søndag.

Turen til Frederikshavn og Norge udsættes til Mandag.

Turene til Samsø, Odense og Grenaa bortfalder.

Mandag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moss og Laurvig paa Returen om Torsdagen [Baldu] 3 Eftm.

Til Assens, Faaborg, Svendborg, Lohals og Masned Sund [Horsens] 3 Eftm.

Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.

Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.

Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F., anl. Stege paa Returen om Onsdagen [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Stege, Kallehave og Præstø [Aalborg] 7 Aften.

Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.

Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.

Til Gøteborg [Fiona] 3 Eftm. fra Toldboden.

Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.

Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 8 Form.

Til Kolding anl. Middelfart og Fredericia paa Returen [Sønderjylland] 3 Eftm.

Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [M. G. Melchior] 12 Middag fra Toldboden.

Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.

Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.

Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Onsdag.

Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).

Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Til Hamburg Eftm. fra Frihavnen.

Til Windau [Yrsa] Eftm. fra Havnegade.

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Danske Havne.

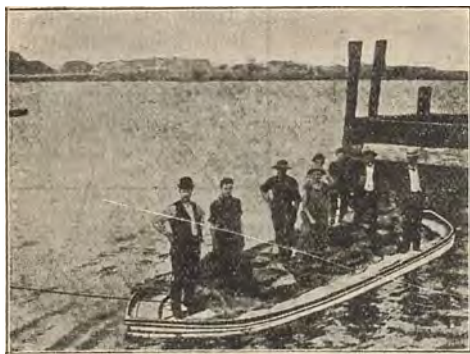
	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaående ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaående i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>To Ophalingsbeddinger, (en større og en mindre) ere under Bygning.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift</p> <p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litsenpenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskaier for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø.</p> <p>Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.</p>	<p>Lods i Sommeren</p> <p>68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævn. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodetvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maa-ne-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommen-de Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1908. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfør Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besorges af Lagningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besorges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods taas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besorges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 å 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 3+2+1+2 Mellen 50 og 100 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ å 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst-siden.
Struer.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne fra 10-13 Fod Vand. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton af indenbys Fartøjer: Indg. 5 Øre Udg. 5 Øre; af udenbys Fartøjer: Indg. 10 Øre Udg. 10 Øre. For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Ingen fast Lods.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Læs. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for Skibe indtil 40 Reg.-Tons. Havnepladsen vel belyst. Jærnbanespor langs Havnens 2 Langsider.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 å 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN



26 Fods Baad, ikke udslaaet. Laster 8,500 lbs.

den eneste eksisterende Redningsbaad, som er absolut synkefri, selv om den er overfyldt med Mennesker. De forenede Staters Tilsyn med Dampfartøjer indrømmer til Eks. en 20 Fods Baad Bæreevne til 30 Mennesker imod 18 for en almindelig Redningsbaad af samme Størrelse. Naar den er slaaet sammen, indtager den mindre end en Tredjedel af den Plads, som en almindelig Redningsbaad indtager. Den behøver ikke at slaas ud, før den sættes over Bord. Alle Søkyndige i de forenede Stater og Evropa erklærer den for at være den bedste sammenklappelige Redningsbaad, der eksisterer. Forlang nærmere Oplysninger fra

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141

Dysart

ROSSLYN HARTLEY

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampkibe, Uddybningsmateriel, Sandpumpedampere, Transportpramme og Lægtorfartøjer, sødygtige og af enhver Størrelse, altid disponible. Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskefartøjer. Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved



Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviensbyer.
Post-Adresse: Ved Stranden 2. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Skibe til Salg.

Jagt „Helene“ af Horsens, dr. 12,71 Reg.-Tons
Fiskekutter „Embla“ af Horsens, dr. 4,71 Reg.-Tons
ere paa Grund af Dødsfald billigt til Salg ved

Wilh. Chr. Bech.
Skibsmægler, Horsens.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigeministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Skibe til Salg

47 Reg.-Tons, bygget 1900, sælges billigt. **M. Ohlsson**, Gråbrødersgatan 13, Malmø.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

Blankensteiners Eft.

Søkort

Toldbodvej 48.

Skonnert til Salg.

95 Tons d. w. 30 Stdrs. kan sejle uden Ballast. Kr. 6,000.

Aage Bruhn
Havnegade 47 A, København K.

Skonnert til Salg.

Egebygget, 1 Aar gammel, 110 Tons d. w. Kr. 15,000.

Aage Bruhn
Havnegade 47 A, København K.

Skib købes.

Et ældre, men godt Skib, 60 à 65 Reg.-Tons, som kan sejle uden Ballast, købes.

Aage Bruhn
Havnegade 47 A, København K.

Skib ønskes til Købs.

Et danskbygget Skib fra 80-erne, mellem 30/40 Netto Tons, ikke fortømt, med et Dybgaaende af ikke over 8 Fod lastet. og som kan sejle tom, ønskes til Købs.

P. C. Christensen, Havnen, Hobro.

LANDMANDSBANKEN

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

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.
IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's
Efterfølger, (Anton Hansen),
Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen,
Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE
for Passager-og Bugserfart
bygges billig af

Ljunggrens Værksted
Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset,
Lodsvæsenet, Vandbygningsvæ-
senet, Toldvæsenet,
Forenede Dampskibs Selskab,
Forenede Bugser Selskaber,
Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.
Telefon 224.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

DAMPSKIBE

samt Kontrahering af nye.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc.
findes stedse paa Haand.

James Stenstrøm

Skibsmægler-
og Befragtningsforretning
Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby, Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers
Calling at Gamlakarleby.
Telegraphic address: RODEN.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

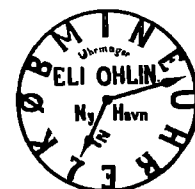
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub



Stort Lager af
Guld-,
Sølv,
Marine-og
Steuere-
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Briller samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviand samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/S Progres“

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Alt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37.

Patent Motoren

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft, der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.

P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.
Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udfører Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver af de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52. Kjøbenhavn, Torsdag den 29. December 1904. 11. Aarg.

H. KIRSCHNER & COHN
Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.
Repræsentanter for GÄTH & PEINE, Hamburg:
Redningskrandse, Bælter, Korkfendere etc.
HIGGINSON'S Lossehjul og Lasseblokke med selvmørende Skive.
Lager for Eksport i Frihavnen. Telefon 2297.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Kor
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Toldbod-
gade 2. Telf. 237.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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

KREFELDERS
SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTAAL
FERD. & A. SCHMAHL · KJØBENHAVN



Forlang altid
Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads. Telf. 5601.
International Komposition for Jærn- og StaaLSkibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestle's kondenserede **Mælk**
„VIKING“ Brand „NEST“ Brand
usukret. sukret.
Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.
Faas overalt.
En gros hos: **B. R. LUDVIGSEN & Co.,** København



Milkmaid
LARGEST SALE BRAND
in the
WORLD. **Milk**

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

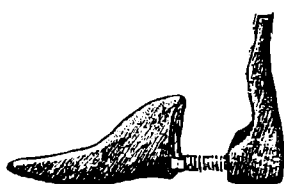
3000 Arbejdere.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg, af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Generalrepræsentanter for Skandinavien: **Max Levig & Co.**, Kjøbenhavn K.



Enhver bør anvende min amerikanske
Støveblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

Paul Sørensen

Skomagermester

Bredgade 77. Telefon 4819

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse:

Clseifert

C. L. Seifert,

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Prøv engang

ufortoldet

1 Kasse indeholdende

- 3 Fl. fin Cognac*
 - 3 " fin Scotch Whisky,
 - 3 " ægte gl. Madeira.
 - 3 " " rød Portvin,
- anbefales til d'Hr. Skibskaptajn
ALBERT B. COHN, VINFORRETNING
St. Annæ Plads 10. Telefon 3283.

Pris 18 Kr. pr. Kasse.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS

AND

PONTOON COMPANY (Limited).

Telegrams: »ENTRANCE, CARDIFF«.

DRY DOCK: Length, 650 ft.; width, 107 ft.; entrance, 62 ft. 6 in. PONTOON: 350 eet.
Our DRY DOCK is the LARGEST in CARDIFF, is situated at the Entrance Channel of the Bute Docks, and the largest cargo carrying steamers afloat can be accommodated. All Vessels free of Cardiff wet Dock Dues if loading to any other port.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Holmes Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Privattelefon 18510.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6 1/2 Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

Fiskefartøjer

ny Konstruktion

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud, Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 29. December 1904.

Paa andet Sted i Bladet er gengivet Sø- og Handelsrettens Dom i „Norge“ Sagen — denne Sag, der nu i et halvt Aar har samlet en saa dyb Interesse og Deltagelse om sig baade i og udenfor Søfartskredse, baade i Indland og i Udland, som vel ikke nogen dansk Søretssag før den.

Vi tager ikke fejl, naar vi gaar ud fra, at det, som man ved denne Dom først og sidst vil komme tilbage til, er den Del af den, der angaar Kaptajn Gundel, thi hvad Det forenede Dampskibsselskabs Stilling i Sagen angaar, saa har vist næppe nogen Sagkyndig noget Øjeblik kunnet tvivle om, at en Domfældelse efter de fremkomne Oplysninger her maatte være ganske udelukket, om der end fra enkelte Sider i Dagspressen har været gjort velmente Forsøg paa at paavise, at Selskabet bar sin væsentlige Del af Skylden eller i alt Fald af Skylden for Ulykkens store Omfang.

Ogsaa Kaptajn Gundel er imidlertid bleven frifundet, og vi har Grund til at mene os i Overensstemmelse med et meget stort Flertal af de Navigatører, der med Omhu har fulgt Sagens Gang, naar vi udtrykker vor Tilfredshed med, at Retssagen førte til Frifindelse. Uagtet Sø- og Handelsretten saaledes har frifundet Kaptajn Gundel, saa har den dog i sin Motivering givet Plads for en Opfattelse, som vi i hvert Fald delvis finder at burde tage Afstand fra. Vi sigter hermed til den Omstændighed, at Retten sluttelig finder, at Kaptajn Gundel maa siges at have gjort sig skyldig i Uforsigtighed og i fejlagtige Handlinger, som maatte erkendes at have bidraget til at fremkalde og forøge den stedfundne Ulykke. Ganske vist svækker Retten umiddelbart efter Indtrykket af disse Ord i meget væsentlig Grad, men de staa der ikke desto mindre, og Spørgsmaalet bliver derfor, om man kan anse dem for at være i tilstrækkelig Grad underbygget ved det iøvrigt anførte eller ikke.

Det er her navnlig Spørgsmaalet om „Afbakningen“, som det hele drejer sig om, og det maa uden Forbehold indrømmes, at dette Punkt er af største Betydning med Hensyn til Begrænsningen af Ulykkens Omfang. Rettens Udtryk „fejlagtige Handlinger“ sigter vistnok udelukkende til denne Side af Sagen. Vi finder, at man overfor dette Punkt først og sidst maa holde sig for Øje, at alt her beror paa et Skøn og paa intet som helst andet. Men lad nu ogsaa være, at der her foreligger en *error in judgment* — vi skulde endog være tilbøjelige til at tro, at der gør det, og maa indrømme, at Katastrofens Forløb tyder i samme Retning — saa forekommer dette os dog ikke at være fuldt tilstrækkeligt til at erklære, at der er begaaet „fejlagtig Handling“. Vel maa Søen siges at have været nogenlunde rolig, men Atlanterhavsdønninger er nu en Gang det, de er, og deres Virkninger paa en gammel Baad, som „Norge“ dog var, kan i en saadan Situation vistnok anses som meget tvivlsomme. Der foreligger forøvrigt vistnok Erfaringer for, at Skibe under meget lignende Forhold er brækket midt over.

Det forekommer os desuden, at man i denne Forbindelse maa lægge en Del Vægt paa Kaptajn Gundels Udsagn om „at den næste Dønning løftede Skibet klar“, og endnu mere paa den Omstændighed, at Kaptajn Gundel ved sin øjeblikkelige Overvejelse over, hvorvidt han skulde

bakke eller ikke, absolut ikke har kunnet tænke sig Muligheden af, at han befandt sig paa et Rev i Nærheden af Rockall.

Ogsaa Spørgsmaalet om, hvorvidt „Norges“ Kurs har været sat for nær Rockall, tillægger Retten en ikke ringe Betydning, og her finder Retten, at der er udvist nogen Uforsigtighed.

Vi maa indrømme, at der maaske i al Almindelighed kan være nogen Grund til at forlange lidt mere Forsigtighed i moderne Navigering, end hvad den gældende Praksis lader sig nøje med, og for saa vidt Retten netop har tilsigtet at pointere dette, kan vi kun yde den vor Tilslutning, men paa den anden Side tror vi ganske vist, at man de fleste Steder vil give os Ret i vor Formening om, at den Navigering, som Kaptajn Gundel har lagt for Dagen dels ved Udsætningen og navnlig ved Ændringerne i sin Kurs er i god Overensstemmelse med almindelig Praksis — ogsaa for Passagerskibes Vedkommende. Det er naturligvis vanskeligt at sige, hvor Grænsen skal drages, naar Talen er om, hvor stor Forsigtighed man skal udvise ved at sætte sin Kurs, eller med andre Ord hvor stort Spillerum, der bør gives de uforudsete Faktorer for at være paa den sikre Side. Netop i det foreliggende Tilfælde forekommer det os, at man maaske kunde tale om højere eller ringere Grad af Forsigtighed, men kun med megen Vanskelighed faa anbragt det ubetingede Udtryk „Uforsigtighed“.

Den nu afsagte Dom vil ret naturligt paa flere Punkter kunne give Anledning til adskillige Betragtninger. Naar vi i al Fald foreløbig kun har holdt os til de to ovenfor nævnte Punkter, saa er det imidlertid dels, fordi Sø- og Handelsretten utvivlsomt har lagt megen Vægt netop paa disse to Spørgsmaal, og dels, fordi de forekommer os at være af principiel Betydning for Sagen.

Vi anser det som givet, at Sø- og Handelsrettens Dom vil blive indanket for Højesteret.

Som vi ganske kort meddelte i en Notits i vort sidste Nummer, er altsaa den truende Fragtkrig mellem Det forenede Dampskibsselskab og Hamburg-Amerika Linjen lykkelig og vel afværget, idet de Forhandlinger, der i sidste Uge blev ført mellem Repræsentanter for de to Selskaber, har ført til fuldstændig Enighed, hvorefter der mellem Selskaberne slutes Driftsfællesskab med Hensyn til Atlanterhavstrafiken. Hamburg-Amerika Linjen stod jo imidlertid ikke ene i denne Sag; det vil erindres, at Generaldirektør Ballin i sin kortfattede Redegørelse fremhævede, at Hamburg-Amerika Linjen handlede paa samtlige Rederiers Vegne, der hører til Det nordatlantiske Dampskibsforbund, og naar Krigen nu er endt med Afslutning af Driftsfællesskab, saa kan dette vel kun betyde, at D. F. D. S. er indtraadt i det nævnte Dampskibsforbund eller i al Fald vil komme til at arbejde i nøje Forstaaelse dermed.

Ikke blot paa denne Kant lykkedes det D. F. D. S. at skaffe sig Fred. Forhandlingerne i Hamburg viste sig at omfatte ogsaa den langvarige og kostbare Konkurrencekamp med Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt Gesellschaft — en Omstændighed, der i hvert Fald ikke taler imod den gængse Opfattelse, at

der alt fra første Færd har været et vist „Interessefællesskab“ mellem de to tyske Selskaber — og Freden mellem D. F. D. S. og Vereinte betyder foreløbig Oprettelsen af en Overenskomst gældende paa fem Aar. For endelig at gøre Værket fuldkomment meddeles det nu, at der — forøvrigt Dagen efter Mødet i Hamburg — har været afholdt et Møde i Aarhus mellem D. F. D. S.'s Repræsentanter Konsul Henius og Direktør John Larsen og Bestyrelsen for Fragtselskabet Aarhus, ved hvilket der er opnaaet Overenskomst.

Det Spørgsmaal, der i første Række melder sig ved disse Efterretninger, er vel dette: Hvad har Freden kostet D. F. D. S.; thi som bekendt kan ogsaa Fred i visse Tilfælde købes for dyrt. Der er ved Besvarelsen af dette Spørgsmaal for Tiden næsten intet haandgribeligt at holde sig til. D. F. D. S. ønsker ikke i Øjeblikket at meddele Offentligheden noget herom, og skulde det eventuelt senere bestemmes sig hertil, er det sandsynligt, at det vil ske i Form af en direkte Redegørelse fra Selskabet. Blot det ene kan man med nogenlunde Sikkerhed gaa ud fra, at da Ruten Libau—Kjøbenhavn—Antwerpen, i Modsætning til Ruten Stettin—Kjøbenhavn—Gøteborg—Vestnorge, ikke er nævnt som trukket tilbage af Hamburg—Amerika Linjen, saa vil der for den første af disse Linjers Vedkommende blive etableret et Samarbejde, der selvsagt ikke kan bringe D. F. D. S. det samme Udbytte som den tidligere Trafik. Ud over dette eksisterer kun mer eller mindre velmotiverede Gisninger paa Baggrund af det uomtvistelige, at en Fred og navnlig en Fred mellem D. F. D. S. og Det nordatlantiske Dampskibsforbund aldrig kan faas for intet.

Vi vil imidlertid for vort Vedkommende roligt gaa ud fra, at D. F. D. S.'s Ledelse ikke har strakt sig noget Haarsbred videre med Hensyn til sine Indrømmelser, end Klogskab og Forretningsans om end i Forbindelse med Trykket af den truende Krig har kunnet tilraade. Synd og Skam vilde det ogsaa være, om Atlanterhavslinjen, som D. F. D. S. sikkert med Rette har ofret saa meget paa at oparbejde og modernisere, skulde have faaet sit Virkefelt væsentligt beskaaret eller skulde være bleven hæmmet ved indskrænkende Bestemmelser angaaende Nyanskaffelser af Materiel.

Et sørgeligt Dødsfald er indtruffet i den forløbne Uge, idet Hr. Axel Torm bortkaldtes Natten mellem d. 22. og 23. ds. efter kort Tids Sygdom i en Alder af 32 Aar. Den Afdøde var Søn af Skibsreder D. Torm her i Byen og deltog med ham i Ledelsen af de Dampskibsselskaber, for hvilke han er korresponderende Reder. Han var desværre svag af Helbred, saaledes at han ikke kom til fuldt at udnytte de gode Betingelser, han havde for at naa langt frem paa den Vej, han var slaaet ind paa. Axel Torm var i Besiddelse af gode Ævner og havde i sin Virksomhed erhvervet sig indgaaende Kendskab til Rederiforhold; særlig de omfattende og vanskelige Spørgsmaal, der vedrører Certepartier og Konnossementer, var han fortrolig med. Han har lejlighedsvis her i Bladet ydet værdifulde Bidrag til saadanne Spørgsmaals Belysning. Den Afdøde var personlig meget afholdt, og Efterretningen om hans Død er modtaget med megen Beklagelse og Deltagelse i de Kredse, hvortil han var knyttet.

En Sag af betydelig Interesse for Redere, hvis Skibe er beskæftiget i Pitchpinefarten, blev, i Følge „Kysten“, for nogen Tid siden afgjort ved Retten i Liverpool. Det drejede sig om Betaling af Fragten for en Ladning Pitchpine, afskibet i Mobile for Liverpool i August i Aar. Lasten blev efter Rederiets Forlangende maalt af den avtoriserede Maaler ved Toldboden i Liverpool, og Resultatet viste, sammenlignet med det paa Konnossementet anførte Maal, en ikke ubetydelig Forskel i Skibets Favør.

Rederiet paastod sig nu tilkendt Fragt i Følge Toldbodens Maal, hvorimod Modtagerne af Lasten kun ansaa sig forpligtede til at betale efter Konnossementet, idet de henholdt sig til visse Klausuler i Certepartiet, som syntes at pege i denne Retning.

Dommeren fandt imidlertid, at Fragten maatte betales efter det, som Skibet bevislig havde udlossen, og udtalte, at forudsat at der ikke foreligger en speciel Overenskomst mellem Reder og Lastemodtager om det modsatte, saa er ethvert Skib berettiget til at fordre Fragt for, hvad det eventuelt maatte bringe af Last, overskridende det paa Konnossementet anførte Kvantum.

Dommeren dømte Modtagerne til at betale alle Omkostninger og Halvdelen af Maalings-Udgifterne. Denne Domsafsigelse har sin store Interesse, da Modtagere af Pitchpine-Laster i Liverpool altid har bekæmpet Skibenes Ret til at faa Lasten ommaalt paa Lossepladsen.

Vi har modtaget følgende:

Blandt Søfolk og mange andre, hvis Interesser ikke direkte er knyttet til Sølivet, er der almindelig Glæde over det i indeværende Rigsdagssamling af Ministeriet fremsatte Forslag om Søfolks Ulykkesforsikning, idet man paaskønner, at der her er taget en af Nutidens sociale Opgaver op. Forhaabentlig vil ogsaa Forslaget, inden Samlingen slutter, blive til Lov. I Anledning af de enkelte underordnede Punkter i Forslaget, som der fra enkelte Sider er gjort Indvendinger imod, bør man efter min Mening ikke stille altfor bestemte Krav; thi her maa man være sig bevidst, at vi staar over for en Reform, der ligger paa et Omraade, som ikke tidligere er betraadt herhjemme, og at man ikke heller kan tage noget andet Land direkte til Mønster i saa Henseende. Desuden er de statistiske Oplysninger paa Søfartens Omraade, denne Sag vedrørende, kun faa. Naar derfor det nævnte Forslag siges at være godt i Principet, bør man efter min Mening ikke komme Forslaget for nær ved uvæsentlige Anker, thi herved beredes blot de Søfarende en Bjørnetjeneste. Til Gengæld vilde det maaske være ønskeligt, om Forslaget, efter 4 Aars Bestaaen som Lov, blev undergivet en Revision; thi det er jo gerne saaledes med Forsikringslove, at de trænger til og stadig modtager Forbedringer i Praksis. Da man, som før sagt, paa det her omhandlede Omraade ikke ad Statistikens Vej kan fremkomme med Oplysninger i det Omfang, som ønskeligt er, finder jeg ingen Grund til at holde enkelte store Sejlskibe udenfor Loven, og med Hensyn til de omtvistede 13 Uger vil Statskassen vistnok i flere Tilfælde, naar Søfolk kommer til Skade i Udlandet, her blive begunstiget. Der er næppe anden Vej for Forsørgelsen af Søfolk, som kommer til Skade, end at lade Udgifterne falde til lige Fordeling paa de tre interesserede Parter, Søfolkene, Rederierne og Staten, naar Søløvens Bestemmelser hører op.

Det nedsatte Udvalg vil sikkert her som i andre mindre væsentlige Punkter stille klare og bestemte Regler, der er i Forstaaelse med Forslagets Princip og Kravet om Retfærdighed for Sønneringen.

Sønderho paa Fanø, den 26/11 04.

P. Klemmensen Pedersen.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 90/1904, afsagt d. 24. Decbr. 1904. Overretsprøkurator Steinthal som Aktor mod Føreren af Dampskibet „Norge“, Kaptajn V. J. Gundel og Bestyrelsen og Direktionen for Det forenede Dampskibsselskab paa dettes Vegne.

[Da vi tidligere, dels da Forhørerne fandt Sted og dels under Proceduren, har gjort udførlig Rede for alt, hvad der ved disse Lejligheder er fremkommet om de i Forbindelse med „Norges“ Forlis staaende Omstændigheder, indskrænker vi os her til selve Dommens Motivering, idet vi først tager det, der vedkommer Kaptajn Gundel og hans Forhold, senere det, der vedrører Dampskibsselskabet].

. . . Som tidligere omtalt indtraf der slet intet af Betydning paa „Norges“ Rejse herfra, indtil Skibet var tværs af Flannan Island Kl. 11,40 Form. d. 27. Juni, og der iagttoges ikke nogen ekstraordinær Paavirkning af Kompasserne hverken da eller i Løbet af Tiden derefter, indtil Skibet stødte d. 28. Juni Kl. 7³/₄ Form. Der er heller ikke ved de under Forhøret og bagefter anstillede Undersøgelser fremkommet nogen Oplysning, som for Retten gør det i nogen Maade antageligt, at Ulykken skulde skyldes enten nogen ekstraordinær Misvisning eller nogen særlig magnetisk Paavirkning, selv om Rockall Klippen med Omgivelsér maatte være noget magnetisk, hvad der ikke er nærmere oplyst, men hvad der i al Fald maatte advare mod at komme den nær.

Det var Kaptajn Gundels Hensigt at styre Syd om Rockall Klippen, hvad han ogsaa har gjort paa tidligere Rejser ikke blot for Hjemgaaende fra New York, men ogsaa 1 à 2 Gange for Udgaende, og hvad han vil have gjort for at undgaa forskellige rocks (Klipper), som antages at findes Nord for Rockall, men hvis Beliggenhed i al Fald er tvivlsom, hvorved det maa bemærkes, at det ingenlunde er givet, at der ikke ogsaa findes saadanne rocks, foruden St. Helenes reef, paa andre Sider af Rockall, særlig ogsaa i Syd og Sydøst af samme.

Det maa tillige anses for givet, at i al Fald ikke faa andre Dampere (deriblandt flere af Det forenede Dampskibsselskabs) i de senere Aar er passeret Syd om Rockall for Udgaende til Amerika, uden at man iøvrigt har hørt om derved indtrufne Ulykkestilfælde. Retten er nu ogsaa af den Mening, at der i og for sig ikke kan være noget til Hinder for, at Dampskibe baade for Udgaende og for Hjemgaaende passerer den nævnte Vej. Men Spørgsmaalet bliver, lige saa vel som naar der passerer Nord om Rockall, om der i det enkelte Tilfælde navigeres med fornøden Forsigtighed og under fornøden Hensyntagen til de foreliggende, forskellige Omstændigheder og tillige til de i forskellige Retninger mere og mindre ukendte Forhold, og det kan ikke faa nogen afgørende Betydning, at andre Skibe under tilsyneladende lignende Omstændigheder med Held har passeret den samme Rute.

Retten skal dernæst straks bemærke, at den maa anse det for givet, at „Norge“ ved den omtalte Lejlighed stødte paa et undervands Rev og ikke paa et Vrag, hvilket sidste ingenlunde kan støttes paa, at nogle Træstumper — mulig Vragstumper — flød op. Det maa anses for ganske usandsynligt, at „Norge“, som kom med fuld Fart ikke, hvis det kun var stødt paa et Vrag, skulde være passeret videre fremefter, men straks, som det skete, være stanset. At det nævnte undervands Rev derhos ikke har befundet sig mere end faa Kvartmil fra Rockall Klippen, maa Retten, efter hvad der faa Timer efter blev iagttaget om den af forskellige, uafhængig af hinanden, derunder af Kaptajn Gundel selv, anse som givet, og Retten anser det i og for sig for sandsynligst, at det nævnte Rev har været selve St. Helene reef.

Men selv om det maatte have været et andet, hidtil ukendt Rev ikke langt derfra og i Syd derfor, hvad der, som ovenfor nævnt, efter Forholdene slet ikke er udelukket, ses dette slet ikke at medføre nogen Forskel med Hensyn til Bedømmelsen af Tilfældet.

Det maa vel erkendes, at Skibet med de udsatte Kurser under almindelige Forhold, og hvis alt var gaaet som forudsat, vilde være kommet et godt Stykke Syd om Rockall, forudsat at den afførende Plads har været nøjagtig beregnet, og at de udløbne Distancer samt de virkelige styrede Kurser og de forudsatte Deviationer hele Tiden har været nøjagtig stemmende med det opgivne, hvad der, da Skibets Papirer er gaaet tabt, slet ikke nu lader sig kontrollere, men hvad Retten i og for sig ikke har nogen Grund til at betvivle. Men det maa antages, at Vejret i al Fald i de sidste Timer før Ulykken, om end i visse Øjeblikke tilsyneladende sigtbart, saa at Kaptajn Gundel har ment endnu da at kunne se en 5 à 6 Kml. frem, dog i Virkeligheden i det hele har været stærkt diset, særlig hen i Retning mod Rockall, saa at Kursforandringen Kl. 7¹/₂ i al Fald var uheldig. Men dertil kommer, ganske bortset fra, at Kurserne mulig har været noget nordligere end forudsat, fordi der er regnet med ikke ganske nøjagtige Deviationer og Misvisninger, at Skibet, efter hvad der ubetinget er sandsynligt, maa antages efterhaanden at være blevet forsat adskillige Kvartmil Nord over, hvorved det maa tages i Betragtning, at Kaptajnen selv har forklaret, at han slet ikke tog noget Hensyn til mulig Paavirkning enten af Ebbe og Flod eller af Strømforhold, hvorom der intet eller næsten intet vidstes paa den Strækning.

Retten skal ikke komme nærmere ind paa, hvorvidt det har haft nogen videre Betydning, at der slet ikke blev taget nogen Maaneobservation, medens det var klart om Natten, og at der under de paagældende Forhold stadig blev gaaet med fuld Fart og slet ikke blev taget noget Lodskud, da man maatte antage at være naaet ind paa Rockall Banken, samt at der kun af og til blev holdt Udkig. Men Retten maa derimod fremhæve, at der netop, fordi „Norge“ var en Udvandrerdamper med en saa stor Mængde Passagerer foruden den betydelige Besætning, burde have været navigeret med den størst mulige Forsigtighed, og at Kursen derfor burde have været sat langt uden om Rockall Klippen, som der i Virkeligheden ikke for „Norge“ var nogen Grund til at søge at faa i Sigte.

Retten kan derhos heller ikke anse det for rigtigt, at Kaptajnen ikke straks, da Skibet stødte, lod lodde rundt om Skibet for at skaffe sig Klarhed over, hvorledes Skibet stod, og tillige straks lod pejle for at forvisse sig om, hvorvidt „Norge“, der, som ham bekendt, ikke havde dobbelt Bund i Forskibet, endnu kunde flyde, da det ellers vilde synke paa meget dybt Vand. Havde han undladt straks at bakke og endog efter at have opdaget den stedfundne Læk, ladet Maskinen gaa frem, kunde han mulig, om det end ingenlunde er givet, have holdt Skibet staaende paa Grunden endog i længere Tid, da der ikke var videre Sø, og han kunde endvidere maaske have opnaaet, at adskillig flere kunde blive reddede. Det synes end ikke at have været udelukket, at han, da han efter at være kommen flot, opdagede Lækagen, ikke paany kunde være kommen til at staa fast ved straks at gaa frem igen med fuld Kraft, men det maa samtidig erkendes, at de ved Skibets Grundstødning indtraadte Forhold var saa fortvivlede, at der kun var meget ringe Tid til nærmere Overvejelse i saa Henseende.

Det vil af det anførte fremgaa, at Retten finder, at Kaptajn Gundel maa siges at have gjort sig skyldig i Uforsigtigheder og i fejlagtige Handlinger, som maa erkendes at have bidraget til at fremkalde og forøge den stedfundne Ulykke.

Retten finder imidlertid tillige, at disse Fejl og disse Uforsigtigheder, uanset Følgerne, ikke kan siges

at have været af en saadan Størrelse og en saadan Natur, at der bør idømmes Kaptajnen nogen Straf efter Sølovens § 293, hvorved Retten bemærker, at den, hvad der iøvrigt ikke hører under dens Kompetence, mener at burde gaa ud fra, at der heller ikke vilde blive Spørgsmaal om nogen tilsvarende Straf efter Straffelovens § 289 jfr. §§ 286 og 198. Retten har tillige ment i saa Henseende at burde tage væsentligt Hensyn baade til den Maade, hvorpaa Kaptajnen til det sidste bestræbte sig for med Ro at opfylde sine Pligter, indtil han selv gik ned med Skibet, hvorefter han kun ved et mærkeligt Held blev reddet, dog med en mindre, legemlig Beskadigelse, og endnu mere til den aandelige Lidelse, som selve Ulykken maa antages at have paaført ham.

Derimod finder Retten, at han maa betale Sagens Omkostninger for sit Vedkommende, særlig Salær til Aktor og hans Defensor, hvis Sagførelse har været fuldtud fyldestgørende, med Kr. 300 til hver.

Thi kendes for Ret: De Tiltalte, Bestyrelsen og Direktionen for Det forenede Dampskibsselskab paa dettes Vegne og Føreren af Dampskibet „Norge“, Kaptajn Valdemar Joh. Gundel, bør hver især for Aktors Tiltale i denne Sag fri at være. Tiltalte Kaptajn Gundel bør dog betale Sagens Omkostninger for sit Vedkommende, derunder Salær til Aktor, Overretsprøkurator Steinthal og til hans Defensor, Overretssagfører Sinding, Kr. 300 til hver. Til Aktor betaler Statskassen derhos for Tiltalen mod Dampskibsselskabet i Salær Kr. 100.

Dom i S. S. ^{36/1904}, afsagt d. 21. December 1904. Aktieselskabet „Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft“ mod Rederiet for Dampskibet „Vulkanus“ ved dets bestyrende Reder: Vognmand H. G. Christiansen.

Nævnte Værft paastod sig tilkendt hos Rederiet 11,331 Kr. 34 Øre for Reparation og andet Arbejde og paastod endvidere en i April d. A. foretagen Arrest i Dampskibet og i det Rederiet tilkommende Assurancebeløb stadfæstet og sig tilkendt Omkostningerne ved Arresten 56 Kr. 86 Øre.

De af Flydedokken paastævnede Beløb bestod af følgende 7 Poster: 2 fra September og Oktober 1903 paa tilsammen 712 Kr. 6 Ø., hvilke Indstævnte maatte antages fuldt ud at have erkendt, 3 Poster fra 31. Decbr. 1903 paa henholdsvis 8,803 Kr. 76 Ø., 1,176 Kr. 97 Ø. og 275 Kr. for Reparation af et i Oktober 1903 indtruffet Havari samt for en samtidig foretagen Maskin- og Kedelreparation; om disse Poster havde Indstævnte i det hele udtalt sig uklart og forbeholdent. Endelig var der 2 Poster fra Marts 1904 paa tilsammen 360 Kr. 55 Ø., hvorom Indstævnte ikke havde udtalt sig.

Naar det indstævnte Rederi under Sagen havde fremhævet, at det ikke sad inde med de fornødne specificerede Regninger og derfor ikke kunde udtale sig om Beløbene, da kunde der ikke tages Hensyn hertil; dels var det nemlig givet, at Indstævnte havde modtaget saadanne, dels havde det vist sig, at i al Fald de vigtigere Regninger endnu var i Indstævntes Besiddelse, medens der intet var gjort for at skaffe de endnu manglende. Naar Indstævnte endvidere havde gjort gældende, at de endnu ej var pligtige til at betale, da Skibet ikke var gjort behørig i Stand, da det afleveredes, da kunde der heller ikke tages Hensyn hertil, idet Indstævnte, der efter Afleveringen til Stadighed havde benyttet Skibet, ikke havde taget nogen Besigtelse af Skibet eller paa anden Maade godtgjort Manglerne. Rederiet havde endvidere ikke bestridt, at det har undladt at stille Skibet til Værftets Disposition for gratis Indsættelse af en ny Cylinderbund. Indstævnte havde endvidere anbragt, at de i Følge Aftale kun skulde betale $\frac{1}{3}$ af de fra Oktober til December foretagne Reparationer, medens Værftet for de $\frac{2}{3}$ skulde holde sig til Assuranceselskabet; men om en saadan i og for sig usædvanlig Aftale havde Indstævnte intet bevist.

Til nogle mindre Indvendinger mod Regningerne kunde der, da disse dels var uden Betydning dels uklare og mangelfuldt oplyste, intet Hensyn tages. Der var endvidere ikke fremkommet nogen virkelig begrundet Indsigelse mod Arrestforretningen. Sagsøgerens Paastand vilde saaledes i det hele blive at tage til Følge; Sagens Omkostninger sættes til 200 Kr.

Det indstævnte Rederi dømtes herefter til at betale de paastaaede 11,331 Kr. 34 Øre med Renter, 56 Kr. 86 Øre i Arrestomkostninger og 200 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. ^{49/1904}, afsagt d. 21. Decbr. 1904. Rederiet for Dampskibet „Kronborg“ mod Dampskibsselskabet „Vulkan“ ved dets korresponderende Reder, Skibsreder C. P. Jensen.

Da Dampskibet „Vulkan“ d. 12. Marts 1904 om Morgenen ved 3 Tiden befandt sig c. 10 Kvartmil Øst for Evropapynten paa Rejse fra Porman til Rotterdam, brækkede Trykaksen samt Trykleje og Trykpande, antagelig fordi Skruen var stødt mod et flydende Vrag. Det blæste stærkt, og der var høj Søgang. Man forsøgte at udbedre Skaden, men det viste sig meget vanskeligt, og Skibet rullede stærkt i den høje Søgang; det besluttedes at søge Hjælp for at faa Skibet slæbt til Gibraltar. Om Eftermiddagen kom en Damper i Sigte; der gjordes Signaler til den, og Damperen, der viste sig at være „Kronborg“ af Helsingør, paa Rejse fra Swansea til Taranto, ændrede sin Kurs og holdt ned mod „Vulkan“. „Kronborg“ lagde sig i Læ af „Vulkan“; en Jolle gik over og bragte en Line fra „Vulkan“ over til „Kronborg“, hvorefter en Staalrosse fra „Vulkan“; heves over, og „Kronborg“ begyndte at slæbe. Klokken var da 4, og Slæbningen fortsattes til c. Kl. 10, da „Vulkan“ ankrede i Gibraltarbugten. Der blev ikke sluttet nogen Overenskomst om Bjærgelønnens Størrelse, men man blev enig om, at denne skulde fastsættes af Sø- og Handelsretten eller ved Voldgift.

Rederiet for Dampskibet „Kronborg“ paastod nu Dampskibsselskabet „Vulkan“ tilpligtet at betale en Bjærgeløn af 35,000 Kr. Indstævnte paastod sig frifundet mod at betale en Bjærgeløn efter Rettens Skøn, ikke over 5,500 Kr.

Efter de Retten forelagte Oplysninger var „Kronborg“ assureret for 255,000 Kr. Værdien af Ladningen var £ 11—1200, Fragten £ 650. „Vulkan“ var assureret for 215,000 Kr., Ladningen havde en Værdi af £ 800, og Fragten var c. £ 926. Sagsøgeren anslog „Vulkans“ Værdi i beskadiget Stand til £ 10,000, men ved en i Rotterdam d. 9. April foretagen Vurdering skulde Skibets Værdi da kun have andraget 126,000 Kr. Det maatte forudsættes, at „Vulkan“ ikke ved egen Hjælp kunde have naaet ind til Gibraltar. „Kronborgs“ Fører forklarede, at „Vulkan“ havde Slagside, hvilket dog benægtedes af Indstævnte. Der var iøvrigt ingen Grund til at antage, at „Vulkans“ Situation havde medført nogen særlig Fare for Skib eller Mandskab. Indslæbningen havde paa Grund af Søgang været vanskelig, men ikke forbunden med særlig Risiko for „Kronborg“.

Efter Omstændighederne fandtes Bjærgelønnen passende at kunne sættes til 11,000 Kr. Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. Nr. ^{52/1904}, afsagt d. 21. Decbr. 1904. F. W. Koepke af Stolpmünde som Reder for Dampskibet „Forsteck“ mod G. Halkjer & Co.

Ved Konnossement af 22. Januar 1904 erkendte Føreren af ovennævnte Damper at have modtaget af „Stolper Kornverkaufgenossenschaft“ tre nærmere betegnede Partier god, sund Havre, tilsammen vejende c. 420,000 Kilo, incladede hver for sig, hvilke i samme gode Tilstand skulde afleveres i Kjøbenhavn. Føreren

var dog ikke ansvarlig for Indhold, Maal, Vægt, Kvalitet, Lækage, Fordærvelse og Beskadigelse. Partierne, der var indladede d. 30. og 31. December og 2. Januar, blev d. 9. Januar solgt til Indstævnte, der indløste Konossementet ved Betaling af Købesummen. Efter Skibets Ankomst til Kjøbenhavn d. 25. Januar viste et af Partierne — c. 150,000 Kilo — sig usund, og der afholdtes Besigtelse, som erklærede Havren usund med røde Kærner, og udtalte, at Usundheden godt kunde være fremkommet ved, at Havren havde henligget 3 Uger i Skibet uden at lempes eller kastes. Værdien sættes til 35 Øre mindre pr. Centner end sund Havre. Indstævnte nægtede derefter at betale den betingede Fragt M. 2,512.40, hvorefter Rederen anlagde Sag imod dem til Betaling af Fragten.

Indstævnte gjorde gældende, at Konossementet efter, Sølovens § 132 burde være udfærdiget umiddelbart efter, at Varen var kommet om Bord, og at det alene skyldtes den urigtige Datering, at de, der ikke vidste, at Havren, da de købte den, allerede var i Skib, havde undladt at refusere den. Indstævnte opgjorde deres Tab til M. 1,210, hvilket Beløb de paastod sig berettiget til at tilbageholde i Fragten, som de altsaa vilde betale med M. 1,302.40.

Der maatte imidlertid gives Sagsøgeren Medhold i, at der ikke havde paahvilet Rederiet eller Føreren nogen Forpligtelse til at udstede Konossementet, før dette blev forlangt af Afladerne; der forelaa derfor ingen Hjemmel for Indstævnte til, trods Forbeholdet i Konossementet, at holde sig til Rederen for Skaden paa Ladningen, hvorfor der gaves Dom efter Sagsøgerens Paastand. I Sagsomkostninger fandtes Indstævnte at burde betale 100 Kroner.

Reders Ansvar og dets Begrænsning.

I Anledning af det for nogen Tid siden i Amsterdam afholdte internationale Søretsmøde omtalte vi, at det var glædeligt at se, at Englands Repræsentation paa Mødet fuldt ud sluttede sig til Tanken i Traktatudkastet angaaende Reders Ansvar og saaledes anbefalede til international Vedtagelse en Ordning, der i Sammenstødtilfælde gav Rederen af det fejlende Skib Ret til at abandonnere Skib og Fragt eller betale et Beløb af indtil 8 £ pr. Ton. Ordningen af de nærmere Detailler blev som bekendt udsat til et senere Møde, men Principet anerkendtes af alle de repræsenterede Nationer med Undtagelse af Holland, og den Ordning, som man herigennem udtalte sin Tilslutning til, var jo ogsaa den, der fremkom som Resultat af talrige Møder og Forhandlinger, og som nærmest kunde siges at være et Kompromis mellem den kontinentale og den engelske Opfattelse af dette Spørgsmaal.

Som bekendt har den engelske Regering stadig været meget afvisende over for Opfordringer til at deltage i Arbejdet for international Overenskomst paa Sørettens Omraade, og man har derfor stadig været klar over, at hvor glædeligt det end kunde være at høre betydelige og fremragende Englændere give deres Tilslutning til den internationale Søretsforenings Arbejde, saa var der vedvarende i England en stærk Modstand, som man kun ved stadig og ihærdig Paavirkning kunde haabe at overvinde.

Denne Modstand har faaet et meget bestemt Udtryk i en Artikel i „Fairplay“ for d. 13. Oktober, hvor Forsøgene paa at faa en international fælles Regel for Begrænsning af Rederens Ansvar behandledes. I Mod sætning til „Shipping Gazette“, der er en Tilhænger af Tanken i det omtalte Traktatudkast og jævnlig med Styrke har udtalt sig for en saadan Ordning, udtaler „Fairplay“

sig ret skarpt imod at gaa fra den gældende engelske Bestemmelse, hvorefter den eneste Grænse for Ansvar er £ 8 — eller £ 15, hvis Menneskeliv er gaaet tabt — pr. Ton.

„Fairplay“ udtaler, at denne Begrænsning oprindeligt svarede til en omtrentlig Værdi af Skibene, men nu til Dags er blevet en meget værdifuld Begrænsning for de store Rederier med Baade paa 20 à 30 £ pr. Ton, og paastaar, at det er som Følge af denne Begrænsning, at den engelske Skibsfart har kunnet udvikle sig med Hensyn til Dampernes Størrelse; naar man ogsaa i andre Lande, hvor det engelske Begrænsningssystem ikke gælder, har kunnet bygge store Dampere, har dette efter „Fairplays“ Mening sin Grund i Konkurrence, Statsunderstøttelser og lign.

Bortset fra den sidste, som det synes meget mærkelige Paastand, viser „Fairplays“ Betragtning af den engelske Begrænsningsregel i Virkeligheden efter vor Mening tydelig Reglens Mangler, idet et Skib, der paasejles af en af disse Millionbaade, maa lade sig nøje med en Erstatning af £ 8 pr. Ton, uanset hvor stor dets Skade er, fordi man i sin Tid efter de daværende Værdier mente, at £ 8 pr. Ton med Rimelighed kunde svare til Værdien af Skib og Fragt; men vi skal ikke nærmere komme ind herpaa, da man jo øjensynlig ikke kommer bort fra denne Grænse, hvilket heller ikke paatænkes i Traktatudkastet. Det Valg, som der i dette sidste gives Rederen mellem Abandon og Betalingen af 8 £, vinder heller ikke „Fairplays“ Bifald, fordi en skadelidende herved kan miste al Erstatning, naar den skadegørende gaar til Bunds. Dette tiltaler efter „Fairplay“s Mening ikke de store Rederier, der udsættes for ikke at faa nogen rimelig Erstatning, naar deres Skibe paasejles.

„Fairplay“ glemmer imidlertid ganske at omtale de Tilfælde, at en af disse store Dampere skulde være saa uheldig at løbe et andet Skib i Sænk og derefter selv gaa tabt; i dette Tilfælde er den engelske Regel — om Betaling af indtil 8 £ pr. Ton — betydelig uheldigere for Rederiet end det ny Forslag om Adgang til Abandon.

Efter nogle Udtalelser om, at man bør være mistænksom overfor Udlandets stærke Pres for en Forandring i den engelske Regel, bemærker „Fairplay“, at Udsigterne for en Lov i den antydende Retning ikke efter Bladets Mening er store, idet der i Parlamentet vil være en stærk Opposition derimod af forskellige Grunde, bl. a. fordi det ny Forslag stryger 15 £'s Grænsen i Tilfælde af Tab af Menneskeliv.

For dem, der interesserer sig for det Arbejde, som Comité maritime international udfører, er det ikke videre opmuntrende at læse en Artikel som den i „Fairplay“. Thi selv om det fremførte ikke synes særlig vel begrundet, kan man dog sikkert gaa ud fra, at Bladet ikke staar alene med sine Anskuelser, men at disse desværre til Stadighed deles af en hel Del engelske Redere og andre i dette Spørgsmaal interesserede, og at der derfor endnu er megen Modstand at overvinde og en lang Vej til Maalet.

Engelsk Søretssag.

Ved High Court of Justice paadømtes, i Følge „Kysten“, for en Tid siden en Sag af mere end almindelig Interesse for Trælastafskibere og Redere.

Under Certeparti, „Chamber of Shipping Wood Charter (Scandinavia and Finland) to the United Kingdom 1899“, af 10. August 1903 skulde Dampskibet „Oceanic“, paa 1,400 Reg.-Tons Netto eller

deromkring, og paa 1,200 Petersborg Standards Minimum, med Option for Rederen af yderligere 75 Standards, laste en Ladning skaaren Trælast i Uleåborg. I Certepartiet var udtrykkelig stipuleret, at Dampskibet skulde have fuld Dækslast til hel Fragt „paa Befragterens Risiko“.

I Uleåborg indladedes c. 157,533 Stykker Planker og Bord, for hvilke, saa vel som for 572 Stykker i Tillæg, Kaptajnen undertegnede 4 Konnossementer. I West Hartlepool, hvortil Fartøjet var bestemt, udlossedes kun c. 156,018 Stykker, udvisende en Manko paa 1,515 St. til en samlet Værdi af 136 £, hvilket Beløb Købmanden havde sagsøgt Dampskibets Rederi for.

Købmanden paastod, at Mankoen var opstaaet ved, at en Del Dækslast var gaaet over Bord, som Følge af, at Skibet ikke havde været fuldt ud sødygtigt paa den paagældende Rejse. Skibet var efter hans Mening overlastet og ustabilt, Dækslasten havde ikke været forsvarlig surret og Støtterne langs Skanseklædningerne ikke tilstrækkelig stærke. Endvidere paastod Købmanden, at Skibet havde inde 18 Standards mere, end det i Certepartiet stipulerede Maksimum.

Det blev under Sagens Behandling opgivet, at Fartøjet, endnu medens det laa i Uleåborg Havn, var krænt over og havde mistet en Del af Dækslasten over Bord.

Rederiet benægtede Rigtigheden af alle disse Paastande og erklærede, at Skibet kunde have lastet endnu mere, end det havde inde, hvis det var blevet bedre stuvet fra Begyndelsen af Befragterne. At Dækslaststøtterne brækkedes, maatte komme ind under Undtagelsesklausulerne i Certepartiet: „accidents to the hull“.

Dommeren (Mr. Justice Kennedy) gav Rederiet Medhold. Efter hans Mening skyldtes Tabet af Dækslasten ikke nogen Usødygtighed, for saa vidt angik Vægten af den Ladning, Skibet medførte. Det kunde uden Fare have ført langt mere, hvis Ladningen var blevet ordentlig stuvet. Tabet af Dækslasten skyldtes ene og alene den skødesløse Maade, hvorpaa Befragternes — Købmandens — Agent, Stuveren, havde lastet Skibet. Skibet var lastet paa en saadan Maade, at det forarsagede Uheld paa Skroget. (The cargo was so loaded as to cause an accident to the hull through the negligence of persons for whom, but for clause 7, the owners would be liable).

Lægterage.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirk.)

Naar et Certeparti indeholder den meget ofte forekommende Klausul, „lighterage, if any, at port of discharge to be at risk and expence of cargo“, tror Rederne i Almindelighed, at de er vel dækkede og ikke løber nogen Risiko for at betale Omkostninger, som nødvendiggøres ved at maatte lægtre en Del af Ladningen under Losningen. Dette er ganske vist ogsaa rigtigt, for saa vidt Skibet er kommet til den Havn, der er nævnt i Konnossementet som Bestemmelses- eller Lossehavn, men naar det bliver nødvendigt at losse en Del af Ladningen i Lægtere for at naa ind til denne Havn, saa falder de derved foranledigede Omkostninger i Følge den ovennævnte Klausul ikke paa Købmanden, men paa Skibet.

Vi har haft at gøre med flere Sager baade i Rusland og Tyskland, hvor Rederne har ment at kunne kræve Lægterage af Købmanden under saadanne Omstændigheder, men dette er altsaa for saa vidt urigtigt, som en Domstol, der føler sig bundet mere ved Kon-

traktens Ordlyd end ved, hvad der aabenbart har været Parternes Mening, ikke vil kunne paalægge Modtagerne at betale Lægtringsomkostninger, som foranlediges derved, at Skibet stikker for dybt til at kunne naa ind til Bestemmelsehavnen.

Det er let forstaaeligt, at Rederne overser dette, og Klausulen er vel dels ogsaa beregnet herpaa, og det er derfor nødvendigt at gøre opmærksom derpaa og tilraade, at Ordene „at port of discharge“ forandres til „at ports of discharge or to reach same“ eller lignende.

Nylig er der i Tyskland afsagt Dom i et saadant Tilfælde, hvor Modtagerne frikendtes for Rederiets Tiltale af de her nævnte Grunde. At der i Certepartiet var tilføjet den almindelige Klausul „or so near thereunto as she may safely get“, gjorde ingen Forandring i Sagen efter den Maade, hvorpaa en saadan Klausul, som vi ofte har paaapeget, fortolkes i Tyskland. Den antages nemlig ikke at befri Skibet fra at bringe Lasten frem til den i Konnossementet nævnte Bestemmelsehavn; i nærværende Tilfælde Harburg, men kun at fritage Rederen for Forpligtelsen til at bringe Lasten frem med sit eget Skib, saa at det altsaa tillades ham at befordre den Last, som det er nødvendigt at losse for at naa Bestemmelsehavnen, frem til denne i Lægtere, med Jærnbane eller paa anden Maade.

Det er ganske vist en højst mærkelig Fortolkning, men den er nu saa ofte fremhævet, at den bør være kendt af enhver Reder, som har Skibe sejlene paa tyske Havne.

Literatur.

O. S. Giertsen: Lommebog for Styrmand. Johs. Andersens Forlag, Bergen. 126 Sider.

I dette lille Arbejde, der er blevet os tilsendt fra G. E. C. Gads Boghandel, har Forfatteren, Lærer ved Bergens Sjømandsskole, Løjtnant Giertsen, søgt at samle og behandle de Spørgsmaal dels af teoretisk men dog overvejende af praktisk Art, som en Styrmand eller Skibsfører ved Udførelsen af sin Gerning først og fremmest bør vide Besked med. Vi finder saaledes: Anvisninger vedrørende Signalbogen, Lanterneføring, Søvejsregler, Kollisionsspørgsmaal, Manøvrering af Skruedampere, Ankring under sædvanlige og under mere specielle Forhold, Underdrejning i haardt Vejr, Bugsering i aaben Sø, Bjærgning af Mandskab fra Vrag, Skibsbaade samt Spørgsmaal vedrørende Kystnavigering, Vind og Vejr, Fart og Kulforbrug, Stuvning af Last og endelig nautiske Instrumenter.

Naar bortses fra, at en Del af Stoffet med nogen Føje kunde have været forbeholdt Lærebøgerne i Navigation og maaske til Dels i Meteorologi, maa Opgaven vistnok siges at være løst særdeles tilfredsstillende, saa meget mere som Teksten er ledsaget af et betydeligt Antal klare og instruktive Figurer. Alligevel kan vi ikke sige, at Bogen som Helhed betragtet tiltaler os, og Grunden hertil er udelukkende den, at Forfatteren overalt behandler det foreliggende Stof i Spørgsmaal og Svar. Paa Mennesker, der er vant til at tænke selvstændigt, virker denne katekismusagtige Behandling af Materialet ret utaaleligt, og desuden fører den, eller har i al Fald ført Forfatteren til at opstille saa vel Spørgsmaal som Svar, der fra Indholdets Side er enten fuldstændig umotiverede eller rene Gentagelser og derfor ganske forkastelige. Et Par Eksempler vil vise dette.

Pag. 25 opstiller Forfatteren pludselig følgende: „Er Dampfartøjer af under 40 Tons Bruttodrægtighed

forpligtede til at føre de samme Lanterner som andre Dampfartøjer, og hvis ikke, hvilke Lanter skal de saa føre?

Nej, Dampfartøjer af under 40 Tons Bruttodrægtighed er ikke pligtige til at føre Lanterner af samme Beskaffenhed, som“

Pag. 35: „Hvilket Fartøj skal styre af Vejen, naar to Fartøjer nærmer sig hinanden saaledes, at der kan opstaa Fare for Sammenstød?”

Det Fartøj, som i Følge Styringsreglerne har Vigepligten, skal gaa af Vejen for det andet.“

Disse to Eksempler viser tydeligt, hvor skruet Forfatterens System er. Vi holder os foreløbig til det første af dem. Skal Spørgsmaalet nemlig være naturligt, hvad der dog vel maa være Meningen, hvorledes slumper Forfatteren da netop til at spørge om de 40 Tons? Desuden ligger der i hele Eksemplet ikke Spor af Tilkendegivelse af, at Grænsen netop ligger ved 40 Tons. Det Spørgsmaal, som Forfatteren maatte opstille, naar han uden kunstige Midler vilde opretholde sit System, vilde lyde ganske anderledes, f. Eks. saaledes: „Gives der Lempelser med Hensyn til Lanterneføringen for mindre Dampfartøjer, og hvor ligger i saa Fald Størrelsesgrænsen?”

I det andet Eksempel er Svaret meget karakteristisk; thi i dette siger Forfatteren jo i Virkeligheden ikke andet end: „Det Skib, som skal gaa af Vejen, skal gaa af Vejen“. Denne ubestridelige Sandhed er dog mildest talt noget overflødig, og dens Fremkomst skyldes vistnok udelukkende Forfatterens Kærlighed til Systemet „Spørgsmaal og Svar“.

Nogen direkte Skade kan den Slags Ting vel ikke gøre, og i et godt og omhyggeligt Arbejde som det foreliggende vil man maaske endog være tilbøjelig til at overse dem, men derfor er og bliver det alligevel en Forfatters Pligt at skrive saaledes, at hans Læsere ikke ligefrem vænnes til Jaskeri.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere er vedvarende flovt; ab Kønigsberg skal nogle Skibe allerede være sluttet pr. Foraar 14 à 15 Mark, og der søges stadig Skibe saaledes.

ab Kjøbenhavn var det flovt, og der blev sluttet til meget smaa Fragtrater; saaledes til Masnedsund 13 Øre, Faxe 12 Øre, Præstø dog 15½ Øre, alt Byg; endvidere til Fehmarn Bomuldsfrøkager 5 Mark.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i November Maaned 1904. Der er anmeldt ialt 804 Havarier mod 698 samme Maaned i Fjor, deraf 559 Dampskibe, 245 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 223, Sammenstød 235, Anløbning af Nødhavn 95, Maskinskade 64, Is 2, Ild 34, haardt Vejr 107, forskellige Aarsager 38, sunket 1, forladte 5; ialt 88 Skibe er anmeldt som totalt forliste, imod 102 samme Maaned i Fjor, deraf 21 Dampskibe, 67 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 50, Sammenstød 5, Ild 4, forskellige Aarsager 1, forsvundet 1, kæntræt 2, sunkne 10, forladte 10, Kondemnation 5.

Til Bureau Veritas er i Novbr. Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 8 amerikanske, 14

britiske, 2 hollandske, 4 franske, 1 tysk, 1 græsk, 2 italienske, 9 norske, 4 russiske, 7 svenske; ialt 52. Dampskibe: 6 britiske, 1 chilensk, 2 danske, 1 fransk, 4 tyske, 1 græsk, 1 norsk, 1 portugisisk, 2 svenske, 1 tyrkisk; ialt 20. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 22, Kollision 2, sunkne 5, forladte 8, Kondemnation 15; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 3, Ild 1, sunket 1, forsvundet 1.

Sparta. Dpsk. af Königsberg, har, paa Rejsen fra Huelva til Stettin med Erts, været paa Grund paa Sydenden af Lolland. Ved Svitzers og Nysted Bjærgeres Assistance lykkedes det at bringe Skibet flot og bugseret til Stettin i læk Tilstand.

Frederikke, Galease af Marstal, er, paa Rejsen fra Kjøge til Hasle i Ballast, grundstødt ud for Hasle Havn.

Hebron, Skonnert af Ystad, der den 20. Novbr. d. A. afsejlede fra Drammen til Kbhvn. med Træ, formodes at være gaaet under med Mand og Mus, da der intet er hørt eller set til den siden Afsejlingen fra Drammen. Ved Hallands Väderö er der drevet nogle Effekter i Land, mærket „Hebron“, og man antager, at de tilhører nævnte Skonnert. Besætningen, med Undtagelse af Kaptajn og Styrmand, var dansk.

Venus, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Stettin til Nyborg været paa Grund udenfor Grønsund. Bjærgningsdampere Skandinavien har bragt Skibet flot og ind til Stubbekjøbing, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at det kun havde lidt ubetydelig Skade.

Elisabeth, Dpsk. af Bergen, er den 20. ds., paa Rejsen fra Karrebæksmunde til Newcastle i Ballast, indkommet til Frederikshavn med Maskinskade, som maa repareres, før Rejsen kan fortsættes.

Najaden, Skonnert af Faaborg, har paa Rejsen fra Holbæk til Antwerpen været paa Grund ved Terneuzen, men kom flot ved en Slæbedampers Assistance, tilsyneladende ubeskadiget; Skibet er ankommet til Antwerpen.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 27. December.)
Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Riga 25. Decbr. til Antwerpen. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 17. December hertil. — Algarve, Borries, afgik fra Swansea 24. December til Marseille. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 23. December. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Riga 18. Decbr. — Antwerpen, Madsen, ankom til Antwerpen 25. December. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 7. December til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Oporto 26 December. — Axelhus, Skow, ankom hertil 25. December. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik herfra 25. Decbr. til Reval. — Beira, Lunge, ankom hertil 10. Decbr. — Ceres, da Cunha, ankom til Arendal 25. December. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Barry 23. December. — Dagmar, Larsen, pass. Ouessant 24. December hertil. — Douro, Mortensen, afg. fra Messina 23. Decbr. til Djidjelli. — Esbjerg, Søeberg ank. hertil 25. December. — Florida, Ørum, afgik fra Baltimore 18. Decbr. hertil via Christiania. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 24. December. — Garonne, Kromann, ankom til Blyth 24. December. — Georgios I., Sørensen, ank. til Reval 20. Decbr. — Hekla, Egense, afgik fra New York 20. December hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 18. Decbr. — Hengest, Harder, afgik fra Libau 24. Decbr. til London. — Hjelm, Simonsen, afgik herfra 24. Decbr. til Danzig. — Holar, Ørsted, afgik fra Pillau 26. Decbr. hertil. — Island, Holm, afgik herfra 22. December. til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Libau 25. December til Antwerpen. — Jolantha, Kann, ankom hertil 23. Decbr. — Kasan, Hansen, ank. til Gravesend 18. Decbr. — Kentucky, Staal, ankom hertil 5. Decbr. — Kiev, Christiansen, afgik herfra 22. December til London. — Kursk, Gommessen, afgik fra Libau 25. December hertil. — Laura, Aasberg, ankom hertil 18. Decbr. — Leopold II, Meyer, ankom hertil 12. Decbr. — Loire, Craignou, ankom til Libau 23. December. — Louise, Kruse,

pass. Hirtshals 23. Decbr. for Königsberg. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 20. December til Baltimore. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom hertil 24. December. — Morsø, Sørensen, ankom hertil 24. December. — Moskovo, Meldahl, ankom hertil 18. December. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Christiania 9. Decbr. til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til London 19. Decbr. — O. B. Suhr, Wiencke, ankom til Antwerpen 25. December. — Omsk, Jonsen, ank. til Rotterdam 23. December. — Oscar II, Hempel, afg. fra Christianssand 16. Decbr. til New York. — Perm, Christensen, ankom til Gravesend 24. December. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 25. Decbr. til Hull. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 24. December. — Rita, Schibbye, ankom hertil 25. December. — Seine, Craignou, afgik fra Dunkerque 24. December hertil. — Skalholt, Larsen, ankom til Arendal 23. December. — Texas, Andersen, passerede Newport News 15. Decbr. hertil. — Thyra, Fischer, afgik herfra 25. December til Libau. — Tiber, Bech, ank. til Riga 20. Decbr. — United States, Wulff, afgik fra New York 21. Decbr. hertil. — Valdemar, Johnsen, ankom til Hull 23. December. — Tjaldur, Rothe, ankom hertil 23. December. — Vesta, Gotfredsen, ankom hertil 27. Decbr. — Fix ank. til Liverpool 24. Decbr. — Marie afgik fra Manchester 24. Decbr. til Liverpool. — Vadsø afgik fra Stettin 24. Decbr. til Manchester. — Annie afgik fra Werkebæk 24. Decbr. hertil. — Vesta pass. Holtenau 25. Decbr. hertil. — Minos pass. Holtenau 27. Decbr. hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Libau 19. December. — Frode, Meyer, ankom til Dunkerque 27. December. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Blyth 25. December. — L. H. Carl, Jønsen, afgik fra Riga 23. Decbr. — Erik II, Mahncke, ankom til Libau 8. Decbr. — Knud II, Hansen, ankom til Dunkerque 20. Decbr. — Danmark, Kraemer, ank. til London 26. December. — Ragnar, Holst, ankom til Libau 16. Decbr. — Skjold, Risø, afgik fra Sunderland 24. December. — Magnus, P. L. Pedersen, afgik fra Burntisland 24. Decbr. — Olaf, Pedersen, ankom til Tyne Dock 19. December. — Svend II, Riber, afg. fra Cardiff 10. Decbr. — Harald, Hveysel, afg. fra Tyne Dock 15. Decbr.

Viking. Bjørn, Huus, afgik fra Grangemouth 27. December. — Vagn, Mahncke, ankom til London 26. Decbr.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, ankom til Kbhvn. 25. December. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Methil 26. December. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Helsingør 28. Decbr. — Helge, Olsen, afg. fra Burntisland 22. Decbr. — Rolf, Olsen, afgik fra London 25. December. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Aarhus 26. Decbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Reval 18. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingfors 24. December. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Riga 10. December. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ankom til Burntisland 24. December. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Memel 20. Decbr., best. til London. — Russ, Rasmussen, ankom til Marseille 22. December. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Newcastle 26. Decbr. — Peter Mørch, Thorsøe, ankom til Kiel 3. December.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Pommeron 23. Decbr. — Kamma, Løfler, ank. til Kiel 25. December. — Helga, Møller, afgik fra Bougie 25. Decbr. — Martha, Christensen, ankom til Bilbao 20. December. — Elna, Rathje, ankom til Garrucha 24. December. — Therese, Pedersen, ankom til Granton 22. Decbr. — Simone, Jørgensen, ankom til Sevilla 25. December. — Jeanne, Lagesen, ankom til Bayonne 23. December.

Helsingørske Dampskibsselskab. Ophelia, Wilhelmson, afgik fra Philippeville 24. December.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Bilbao 26. December. — Niobe, Mathiesen, ank. til Antwerpen 19. December. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Sundsvall 20. December, ankom til Skutskär 21. December. — Nautik, N. Nielsen, pass. Skagen 22. December, ank. til Dundee 25. Decbr. — Nordsean, Gram, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., best. til Bremerhafen. — Nexos, Basse, afg. fra Reval 24. Decbr., bestemt til Hamburg. — Nora, Jørgensen, ank. til Reval 25. December. — Napoli, Christensen, ankom til Esbjerg 27. December. — Neptun, Knudsen, afgik fra Boness 23. Decbr., ank. til Helsingør 26. Decbr. — Alfa, Iversen, ankom til Esbjerg 26. Decbr. — Bodil, Thøgersen, ank. til Manchester 24. Decbr. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Reval 26. December. — Dagmar, Hansen, afgik fra Methil 26. December, bestemt til Bandholm.

Jylland. Ester, Sørensen, ankom til Preston 25. Decbr. — Karen, Winther, afgik fra Gefle 21. December, bestemt til Rotterdam.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Fredericia 26. Decbr. — Dagny, Fischer, ankom til Antwerpen 26. December. — Mary, Larsen, ankom til Rostock 23. Decbr.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Methil 26. December.

Nordsean. Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra London 23. Decbr. — Nordland, Petersen, ankom til Barry 21. Decbr. — Holland, Lund, ankom til London 26. December. — England, Andresen, ankom til Rotterdam 23. December. — Rusland, Møller, ankom til Pillau 24. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Hamburg 24. Decbr. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Grimsby 26. December. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom Ghent 14. Decbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afg. fra Grangemouth 20. Decbr., ankom til Slesvig 23. December.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Burntisland 21. Decbr., ankom til Aarhus 27. December. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Antwerpen 23. December, ank. til Rotterdam 25. December.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 24. December, best. til Grangemouth.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Aalborg 24. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Montevideo 30. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til Nørre Sundby 23. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Libau 21. Decbr., ank. til London 27. Decbr. — Jomsborg, Hansen, afg. fra Glasgow 16. Decbr., best. til Livorno. — Kronborg, Hveissel, ankom til Kbhvn. 27. December. — Rosenborg, Schultz, ankom til Burntisland 25. December. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Sevilla 24. Decbr., best. til Glasgow. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 23. Decbr., best. til Bermuda. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ghent 26. Decbr. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Karrebæksminde 21. December.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, ank. til Aarhus 19. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Ghent 26. December. — Marselisborg, Mathiesen, afgik fra Malta 16. Decbr., best. til Manchester. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kbhvn. 24. December. — Skodsborg, Schultz, ank. til Genua 24. December. — Tuborg, Agerlin, ankom til Ghent 23. Decbr. — Ulfsborg, Petersen, afgik fra Algier 23. Decbr., best. til Bremen. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Windau 27. Decbr., best. til Bremen.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. fra Blyth 4. December, bestemt til Pensacola. — Jægersborg, Larsen, ankom til Helsingør 23. Novbr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Porman 20. Decbr., bestemt til Middlesbro.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Riga 21. December, best. til Newcastle.

Havet. Fyen, Nielsen, ankom til Libau 26. December.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Warming, afg. fra Neufahrwasser 24. Decbr., ankom til Kbhvn. 26. December. — Agnete, Sørensen, afg. fra Reval 26. Decbr., best. til Dunkerque. — Ajax, Brorson, afgik fra Burntisland 25. Decbr., best. til Kiel. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Grangemouth 25. December, bestemt til Kiel. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 23. December, ank. til Kiel 25. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Hongkong 25. December. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober.

Det Vestindiske Kompagni. St. Croix, Berg, ankom til New Orleans 19. December. — St. Jan, Rambusch, afg. fra St. Thomas 17. Decbr. — St. Thomas, Prahl, afg. fra Vigo 21. Decbr. — St. Domingo, Wrisberg, afgik fra Pointe à Pitre 16. December. — Nordland, Petersen, afg. fra Barry Dock 21. December. — Progreso, Harboe-Jensen, afgik fra Antwerpen 15. December.

Ærø. Energi, Nielsen, ankom til Burntisland 23. December. — Enigheden, Svane, ank. til Vejle 23. Decbr. — Hejne, Bautrup, afgik fra Kjøbenhavn 23. Decbr., bestemt til Kolberg.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Cardiff 24. Decbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Aarhus 23. Decbr. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Vejle 24. December. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Cardiff 24. Decbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Libau 27. Decbr. — H. C. Andersen, Albertsen, afg. fra Burntisland 25. Decbr. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Lübeck 24. December. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Boness 24. December. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Lübeck 24. Decbr. — Chr. Christensen, Hansen, ankom til Odense 27. Decbr. — I. D. S. Adolph, Fønger, ank. til Svendborg 24. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Boness 24. Decbr. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 9. December. — Paris,

Krogh, ankom til Blyth 27. Decbr. — Bryssel, Tholander, ankom til Liverpool 21. December.

Mercur. Berlin, v. Thun, ank. til Barry 26. Decbr. — Wien, Brink, ankom til Amsterdam 22. Decbr.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ankom til Rotterdam 27. Decbr. — Clara, Villadsen, ankom til Blyth 27. Decbr. — Kai, Andersen, ankom til Korsør 27. Decbr. — Svend, Kurtzhals, ankom til Korsør 24. Decbr. — Erik, Steen, ank. til Kjøbenhavn 22. December. — Axel, Damm, ankom til Kallundborg 23. December. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Cardiff 24. Decbr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Messina 9. December. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Newport 17. Decbr., best. til Catania.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ankom til Rotterdam 26. December. — Slesvig, Svarrer, afg. fra Gravelines 26. Decbr., best. til Swansea.

Johnsen & Jespersen. Broholm, Gottlob, afg. fra Kbhvn. 24. Decbr., ank. til Boness 28. Decbr. — Egholm, Winther, afg. fra Cannes 23. Decbr., ankom til Marseille 24. December. — Katholm, Arnesen, afgik fra Risør 27. Decbr., best. til Cardiff.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Laura, Callesen, ankom til Antwerpen 18. December fra Frey Bentos. — Aagot, Callesen, passeret Lizard 19. Decbr. fra Hamburg til Bahia. — Doris Brodersen, Hansen, afgik fra Newhaven 19. Decbr. til Delagoa Bay. — Anna Agnete, Meinertz, ankom til Hamburg 22. December. fra Cuba. — Serapis, Mathiasen, afgik fra Port Elisabeth 22. Decbr. til Melbourne. — Prins Valdemar, Hansen, afgik fra Port Elisabeth 26. December til Vallaroo.

Fanø Sønderho. Martha, Brinch, ankom 19. Decbr. til Barbados fra Rio Janeiro. — Merida, Pedersen, passerede Dungeness 21. Decbr.

Svendborg. Standard, Rasmussen, ank. til Southampton 20. December. — Marie, Nielsen, ankom til Kirkwal 17. Decbr. — Martha, Hansen, ank. til Horsens 17. December. — Fylla, Rasmussen, ankom til Karlskrona 19. Decbr. — Erik, Hoffmann, ank. til Heiligenhafen 19. Decbr. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Lowestoft 21. December. — Hertha, Brandt, ank. til Holbæk 20. Decbr. — Roma, Jensen, ankom til Nakskov 21. December. — Capella, Hansen, ankom til Skjelskør 21. Decbr. — Cimbria, Nielsen, ankom til Uddevalle 21. Decbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Havre 17. Decbr. — Haabet, Andreassen, ank. til Kjærteminde 19. Decbr. — Maagen, Jensen, ank. til Rotterdam 19. Decbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Rostock 20. Decbr. — Noah, Poulsen, ank. til Berwich on Tveed 17. Decbr. — Ruth, Fallentin, ank. til Kolding 20. December. — Ariel, Nielsen, ankom til Frederikshavn 21. December. — Ludvig, Larsen, ankom til Nakskov 22. Decbr. — Helge, Carlsen, ank. til Nakskov 21. Decbr. — Lindhard, Madsen, ankom til Laurvig 18. Decbr. — Mercur, Lund, ank. til Leith 17. Decbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til Ostende 17. Decbr. — Roska, Carlsen, ankom til Odense 22. Decbr. — Hans Emil, Hansen, ank. til Rønne 22. Decbr. — Doris, Købke, ankom til Guernesey 22. December.

Ærø. Johanne, Østermann, ank. 8. Decbr. til Gythium (Grækenland). — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 19. Decbr. til Figueira. — Salvador, Fabricius, ankom 20. Decbr. til Tayport. — Aerial, Jørgensen, ankom 20. Decbr. til Præstø. — Ingolf, Nymann, ankom 20. Decbr. til Hamburg. — Hermod, Dreimann, ankom 19. December til Belvast. — Saga, Jensen, afgik 20. December fra Bristol til Trinidad. — Kiana, Christensen, ankom 20. December til Gravesend. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 20. Decbr. til Heiligenhafen. — Phoenix, Rasmussen, ankom 21. Decbr. til Fowey. — Emanuel, Nielsen, ank. 20. Decbr. til Kbhvn. — Caroline, Albertsen, ankom 20. Decbr. til Kjøbenhavn. — H. C. Grube, Svane, afgik 20. Decbr. fra Maracaibo til Genua. — Marie, Boye, ankom 22. Decbr. paa Rudkjøbing Red paa Rejsen til Marstal. — Christian, Eschen, ankom 19. Decbr. til Kbhvn. — Juno, Gottfredsen, afg. 19. Decbr. fra Frihavnen til Augustenborg. — Enighedens, Hansen, afgik 20. Decbr. fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Anne, Hermansen, ank. 21. Decbr. til Faaborg. — Ellen, Hansen, afgik 20. Decbr. fra Frihavnen til Ekernsund. — Sofie, Lauritzen, ank. 20. Decbr. til Leith. — Søstrene, Christensen, ankom 22. Decbr. til Swansea. — Johanne, Stegmann, ankom 22. Decbr. til Karlshamn. — Amalia, Nielsen, ank. 22. December til Kalkstorp. — Elise Marie, Olsen, ankom 23. Decbr. til Warnemünde. — Sylphe, Petersen, ankom 23. December til Torreveja. — Frem, Haagensen, ankom 23. December til Maracaibo. — Zephyr, Hansen, forventes 21. December sejlklar i Newport, bestemt til Kurocano.

Efterretninger for Søfarende.

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

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Skagens Rev S. Vraget af det Ø. t. S. $\frac{1}{2}$ S. fra Skagens Rev sunkne Fartøj er uskadeliggjort.

Mariager-Fjord. Hadsund. Paa Broen over Mariager-Fjord ved Hadsund tændes en hvid Lanterne paa hvert af Svingpillens Friholderværker. Flammens Højde: 14 Fod. Lanternerne vises fra Skilderhusene og lyser ud imod Farvandet.

Falske-Bolsax. Kløkketønden „Falske-Bolsax“ er ombyttet med Vintersømærket.

Østersøen. Fyrskibet „Gjedsler-Havn“ SØ. Naar Fløjte-tønden, som ligger $1\frac{1}{4}$ Kml. SØ. for Fyrskibet „Gjedsler-Havn“, paa Grund af Is eller anden Aarsag er inddraget, udlægges en rød Spidstønde paa Stationen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Gefle. Bönan. Bönan Fyr skal forandres saaledes, at det viser grønt Hurtigblink fra S. 86° Ø. til S. $71\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. og tillige N. for Vinklen med hvidt Hurtigblink, der lyser over det S.-lige Indløb til Gefle.

Bottniske Bugt. Norrutharet. Den 20de Juli 1905 forandres Norrutharets Fyr saaledes, at det viser grønt Hurtigblink fra N. 20° V. gennem N. til N. 78° Ø.

Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. I Wasa Distrikt er følgende Fyr tændt:

Stora Högskår rødt og hvidt vekslende Fyr lyser fra S. 85° V. Flammens Højde: 40 Fod. Hvidt Fyrhus. $63^{\circ} 8' 11''$ N. Br. $21^{\circ} 26' 37''$ Ø. Lgd.

Kopparturuskår rødt og hvidt vekslende Fyr lyser fra S. $17\frac{1}{2}^{\circ}$ V. gennem V. til N. 28° V. Flammens Højde: 25 Fod. Hvidt Fyrhus. $63^{\circ} 8' 8''$ N. Br. $21^{\circ} 25' 47''$ Ø. Lgd.

Disse to Fyr er overet i S. 81° V. og N. 81° Ø.

Nagelpricken rødt og hvidt vekslende Fyr lyser fra Ø. gennem S. og V. til N. Flammens Højde: 27 Fod. Hvidt Fyrhus paa en Baake. $63^{\circ} 6' 17''$ N. Br. $21^{\circ} 26' 27''$ Ø. Lgd.

Storhåsten, paa et undervands Skær ved Holmen Storhåsten, rødt og hvidt vekslende Fyr lyser fra V. gennem N. og Ø. til S. 46° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Hvidt Fyrhus paa en Baake. $63^{\circ} 7' 2''$ N. Br. $21^{\circ} 22' 18''$ Ø. Lgd.

Disse to Fyr er overet i N. 68° V. og S. 68° Ø.

Weckarbåda viser grønt Hurtigblink fra S. 59° V. gennem V. til N. 79° V., rødt og hvidt vekslende Fyr fra N. 79° V. gennem N. og Ø. til S. 74° Ø. Flammens Højde: 17 Fod. Rødt og hvidt Fyrhus paa en Baake. $63^{\circ} 5' 46''$ N. Br. $20^{\circ} 50' 7''$ Ø. Lgd.

Medelbåda viser grønt Hurtigblink fra N. 65° Ø. til N. 78° Ø., rødt og hvidt vekslende Fyr fra N. 78° Ø. gennem Ø. til S. 72° Ø. Flammens Højde: 41 Fod. Rødt og hvidt Fyrhus paa en Baake. $63^{\circ} 5' 29''$ N. Br. $20^{\circ} 46' 5''$ Ø. Lgd.

Disse to Fyr er overet i N. 81° Ø. og S. 81° V.

Ålands Øer. Bergham Lodsplads. Rødskår. Rødskår Fyr er forandret og viser nu rødt og hvidt vekslende Fyr fra N. 29° Ø. til N. $49\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. og fra S. 70° V. til S. 74° V., rødt Lyn fra N. $49\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. til N. $51\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. og fra S. 74° V. gennem V. til N. 23° V., grønt Lyn fra N. 23° V. gennem N. til N. 29° Ø. og fra S. 6° V. til S. 70° V. Flammens Højde: 24 Fod. Hvidt Fyrhus paa Baake. $60^{\circ} 7' 0''$ N. Br. $21^{\circ} 18' 41''$ Ø. Lgd.

Tyskland. Kieler Bucht. Schönberg Strand. Baaken paa Schönberg Strand er nu opført. Den er pyramideformet, 80 Fod høj og umalet.

Slimünde N. En Muddermaskine er sunken i 7 Fv. Vand NØ. for Falshöft Lodsstation, c. 1 Kml. fra Kysten. Ø. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde med Cylinder. $54^{\circ} 47' 10''$ N. Br. $9^{\circ} 58' 33''$ Ø. Lgd.

Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Et Fartøj er sunket i 19 Fod Vand N. for Schelde Bro. To Master er over Vandet. $54^{\circ} 52' 15''$ N. Br. $9^{\circ} 45' 8''$ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Lister Dyb—Hever. Fra Lister Dyb til Hever er Vinterafmærkningen foretaget. Spidstønderne 10a og 11a i Mittel Hever og 5a i Nordre Hever er ikke udlagt.

Helgoland. Lys- og Kløkketønden ved Vraget af „Bandaneira“ i Helgoland S.-Havn er midlertidig ombyttet med en Vragtønde.

Jade. Wangeroog. Wangeroog Fyr skjules fra N. 87° V. til N. $86\frac{1}{2}^{\circ}$ V. at Wangeroog gamle Kirketaarn.

Ems. Pilsrum. Pilsrum Fyrs Lysævne er betydelig forstærket, i øvrigt er Fyret uforandret.

Holland. Wester Ems. Da Huibertplaat er tiltagen NV. efter, er den røde Vager WE flyttet til $53^{\circ} 35' 7''$ N. Br. $6^{\circ} 34' 32''$ Ø. Lgd.

Scheveningen. Ved Scheveningen er til Forsøg oprettet en Gnisttelegrat-Station, der udveksler Telegrammer med Skibe i Søen, foreløbig inden for 100 Kml. Afstand, men Afstanden skal udvides til 180 Kml. Der betales under Forsøgene intet for Telegraferingen mellem Stationen og Skibet, og kun den almindelige Telegramtakst for Viderebefordringen fra Stationen eller Befordringen til Stationen.

Scheveningen Havn er endnu ikke aaben for Skibsfarten. Paa S.-Dæmningens Hoved skal tændes et fast Fyr, der viser grønt Lys over Søen over 270° og rødt Lys mod Land over 90° inden for $1\frac{1}{2}$ Kbl. Afstand fra Fyret. Paa N.-Dæmningens Hoved skal tændes et fast Fyr, der viser rødt Lys over Søen over 270° og grønt Lys mod Land over 90° inden for $1\frac{1}{2}$ Kbl. Afstand fra Fyret. Flammens Højde: 43 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 36 Fod høje Fyrbaaker.

Til Forsøg er paa hver Fyrbaake tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys Horisonten rundt.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. Det hvide Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 3 paa S.-Siden af Zuiden er atter tændt.

Zeegat van Brouwershaven. I Krabbenkreek er rød Tønde Nr. 2 ombyttet med Spidstønde Nr. 2, sort Tønde Nr. 2 med Stumpstønde Nr. 2 og sort Tønde Nr. 4 med Stumpstønde Nr. 4. I Mosselkreek og Eendracht er de sorte Tønder Nr. 2, 4, 6 og 6a ombyttet henholdsvis med Stumpstønde Nr. 2, 4, 6 og 7. Stumpstønde Nr. 7 er ombyttet med en sort Tønde Nr. 8. De sorte Tønder Nr. 8, 8a og 9 har nu henholdsvis Nr. 9, 10 og 11. Sort Tønde Nr. 10 er ombyttet med Stumpstønde Nr. 12.

Skotland. Scurdy Ness Ø. Trawleren „Michael Scott“ er sunket efter at have stødt paa et sunket Vrag. 25 Kml. S. 86° Ø. fra Scurdy ness. $56^{\circ} 40'$ N. Br. $1^{\circ} 41'$ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Ouessant. Grande Fourche SV. Den grønne Vragtønde ved Vraget S. 33° V. fra Grande Fourche er ind-dragen.

England. Portland. En 20 Fod høj Baake med firkantet Topbetegnelse er rejst paa Portland ydre Bølgebryder $4\frac{1}{2}$ Kbl. fra Fyret paa N.-Enden af Bølgebryderen. $50^{\circ} 34\frac{1}{2}'$ N. Br. $2^{\circ} 25'$ V. Lgd.

De to andre Baaker staar henholdsvis 740 og 180 Alen fra NØ.-Hjørnet af Maskinhuset paa Bølgebryderens S.-Ende. **Irland Ø.-Kyst. Belfast Lough. Briggs Rocks.** I 1905 skal den sorte Stumpstønde N. for Briggs Rock, c. 1 Kml. N. 44° Ø. fra Groomsport Kirke ombyttes med en sort stump Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. $54^{\circ} 41\frac{1}{2}'$ N. Br. $5^{\circ} 35\frac{1}{2}'$ V. Lgd.

Den røde Spidstønde ved S.-Enden af North Briggs ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Lys 2 S., Mørke 2 S. $54^{\circ} 44'$ N. Br. $5^{\circ} 43'$ V. Lgd.

Irland N.-Kyst. Tory Island. Tory Island Fyrtaarn er nu sort. $55^{\circ} 16\frac{1}{2}'$ N. Br. $8^{\circ} 15'$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal. Lisboa. Cacilhas. Den 1ste Januar 1905 forandres Cacilhas Fyr til at vise hvidt Fyr med En-Formærkelser af 5 S. Varighed hver 1 Minut. Naar Fyret er i Orden, vises et hvidt, fast Fyr.

Newfoundland S.-Kyst. Iron Island. Burin Harbour. Taagesignalet med Klokke paa Iron Island gives ikke indtil videre.

Nova Scotia N.-Kyst. Bay of Fundy. Grand Passage. Brier Island. Ved Grand Passage Fyr, Brier Island N.-Pynt, gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa slaas Et-Slag hver 5 S.

New Brunswick S.-Kyst. Bay of Fundy. Cape Enrage. Paa Cape Enrage er Fyrtaarnet atter opført. Det er et hvidt, firkantet, 28 Fod højt Taarn. Fyret er hvidt, fast. Flammens Højde: 122 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Linseapparat af 4de Orden.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Woods Hole. Nonameset Shoal. En sort Spirtønde Nr. $1\frac{1}{2}$ er i 15 Fod Vand udlagt ved Grunden ud for Nonameset Island Ø.-Ende, fra Nobska Point Fyr i S. 88° V. og fra Grassy Island Ledge Baake i S. 30° Ø.

Delaware Bay. Fyrskibet „Overfalls“ Nr. 69 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 72 inddraget.

Ridge. En Stumpstønde Nr. 17 er i 22 Fod Vand udlagt ved Ridge, hvor Lystønde Nr. 17 laa, fra Old Reedy Island Fyr i S. 6° Ø. og fra Reedy Island forreste Ledefyr i N. 56° Ø.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Macau. Macau Fyr er atter i Orden og viser hvidt, fast Fyr med Blus. $5^{\circ} 7'$ S. Br. $36^{\circ} 34'$ V. Lgd.

Chili. Strait of Magellan. Cape San Isidro. Cape San Isidro hvide Blinkfyr er formærket V. for N. 18° Ø., over Georgia Reef, som man er klar af ved at holde Fyret i Sigte. $53^{\circ} 47\frac{1}{2}'$ S. Br. $70^{\circ} 58\frac{1}{2}'$ V. Lgd.

Coronel Bay. Puchoco Point. Den røde Spidstønde paa Kanten af Grunden Ø. for Puchoco Point er ombyttet med en sort cylindrisk Tønde med Stage og Cylinder, mærket „Puchoco.“ Den ligger i $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand, $2\frac{2}{3}$ Kbl. S. 42° Ø. fra Puchoco Fyr og i S. 19° V. fra Molehovedet paa Bugtens V.-Side. $37^{\circ} 1\frac{1}{2}'$ S. Br. $73^{\circ} 11'$ V. Lgd.

Conception Bay. Penco. Fyret paa Cerro Verde er et fast Fyr, der viser rødt Lys fra Kysten mod N. til N. 7° V., hvidt Lys fra N. 7° V. til N. 83° V., og rødt Lys fra N. 83° V. til Kysten mod S. Flammens Højde: 63 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Hvidt, 20 Fod højt firkantet Fyrhus paa Toppen af Cerro Verde. $36^{\circ} 43\frac{1}{2}'$ S. Br. $72^{\circ} 59\frac{1}{2}'$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. Porto Vecchio. Fyret paa Pointe de la Chippa ved Porto Vecchio er slukket og et midlertidigt, fast Fyr tændt. Det viser hvidt Lys, undtagen fra N. 6° Ø. til N. 20° Ø., over Grunden Pecorella, hvor Lyset er rødt. Det ny Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 4 Minutter, kan brænde til Forsøg.

Rusland. Dnieper Bugt. Otschakov. I Otschakov er tændt fire meget stærkt lysende Lanterner, der er anbragt paa Torvet og ved Toldbygningen og i betydelig Højde. Man advares mod at forveksle dem med Suvarov hvide Fyr, der ligger 2 Kml. S. for Otschakov.

Algier. Bougie. Ved Bougie Havn bygges en $2\frac{1}{4}$ Kbl. lang Bølgebryder i Retning NØ.-SV. Ved hver Ende af Bølgebryderen ligger en rød Lystønde, som viser rødt Lys. Man skal gaa mellem det grønne Fyr paa Molen Abd el Kader og den Ø.-lige Lystønde og under ingen Omstændigheder mellem de to Lystønder.

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

Røde Hav. Perim. Balfe Point. Balfe Point hvide, faste Fyr lyser Horisonten rundt, undtagen hvor det skjules af Land.

Malacca Strait. Penang Harbour. North Channel. I North Channel ved Penang Harbour maa man ikke gøre Regning paa mere end 24 Fod Vand ved Højvande. $5^{\circ} 30'$ N. Br. $100^{\circ} 15'$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Ostindiske Arkipelag. Straat Riouw. Toendjoek. Det høje Ledefyr paa Øen Toendjoek er et hvidt Blinkfyr, der hver 3 S. viser Et-Blink af 1 S. Varighed. Flammens Højde: 70 Fod. Hvidt Beboelseshus med rødt Tag. Det lave Fyr er et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 5° Ø. gennem N. til N. 5° V. Flammens Højde: 56 Fod. Det staar c. 600 Alen N. fra det høje Fyr. Hvidt Beboelseshus med rødt Tag.

China. Canton. Parker Island. Blake Point. Et hvidt Fyr med Fire-Formærkelser hver 30 S., Lys 16 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., er tændt paa Blake Point. Fyrapparat af 6te Orden. $22^{\circ} 54'$ N. Br. $113^{\circ} 35\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd.

Hongkong. Klokkeslettet, paa hvilket Tidsignalet i Hongkong gives, er forandret, saa at Kuglen paa Kaulung falder Kl. 0 T. 36 M. 41 S.₉₆₅ Em. Middeltid paa Kaulung Observatorium eller Kl. 1 Em. paa 120° Ø. Lgd., svarende til 17 T. 0 M. 0 S. Greenwich Middeltid. $22^{\circ} 17' 47''$ N. Br. $114^{\circ} 10' 8''$ Ø. Lgd.

Det foreslaas, at denne samme Middeltid antages for hele Chinas Ø.-Kyst.

Japan. Gulf of Tokio. Uraga Channel. Uraga Channel Pælefyr, paa Fort Nr. 3, er flyttet $1\frac{1}{4}$ Kbl. S. 50° Ø. hen. Flammens Højde: 61 Fod. Synsvidden: 9 Kml.

Honshu Ø.-Kyst. Rikuzen. Oginohama. Oginohama Fyr lyser kun fra S. 85° Ø. gennem S. og V. til N. 40° V., men er formærket fra N. 40° V. til N. 5° Ø.

Rettelse.

Under „Efterretninger for Søfarende“ i Bladets Nr. 51, Pag. 618, Sp. 2, L. 10 f. o., staar: „N. 16° Ø.“, læs: „N. 16° V“.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. December 1904. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Reders Ansvar og dets Begrænsning. — Engelsk Sørstssag. — Lægterage. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Ulandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

TH. HØEGS anerkendte **Bundfarver**, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i **Kjøbenhavn.**
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: **Havnegade 3 St.** Telegram-Adresse: **Copensure** Telefon-Nr. **42**

BLYTH SHIPBUILDING COMPANY
(LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS,
FIVE GRAVING DOCKS,
480, 350, 345, 320 and 285 feet in length.
Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i **Kjøbenhavn.**
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: **Ved Stranden 2.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon Nr. **124.**

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa **Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.**, aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne.

Gebroeders Van Diepen

Waterhuizen (Holland)

Nybygning af Staal-Sejlere og Staal-Lægtere.

Repræsentant for Skandinavien:

AAGE BRUHN, Kjøbenhavn.

Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi
Jern og Metaller købes til højeste Priser.

Joh. P. Boldt,

Aabenraa 21, Kæld.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.
Tlf. 18,746.

Skibe til Salg

47 Reg.-Tons, bygget 1900, sælges billigt. **M. Ohlsson, Gråbrødersgatan 13, Malmø.**

Skibe til Salg.

16 Skibe 40 à 70 Reg.-Tons. 20 Skibe 30 à 40 Reg.-Tons.
10 Skibe 20 à 30 Reg.-Tons.

Aage Bruhn

Havnegade 47 A, Kjøbenhavn K.

Skibe til Salg.

Jagt „Helene“ af Horsens, dr. 12,71 Reg.-Tons
Fiskekutter „Embla“ af Horsens, dr. 4,71 Reg.-Tons
ere paa Grund af Dødsfald billigt til Salg ved

Wilh. Chr. Beeh.

Skibsmægler, Horsens.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos **Tillges Boghandel.**

LANDMANDSBANKEN

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

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.			
Danmark	69	68 ³ / ₄	69 ¹ / ₂
Norden		90	90 ¹ / ₂
Kjøbenhavn		69 ¹ / ₂	69 ³ / ₄
Carl		77	77 ¹ / ₂
Dannebrog		80	80 ¹ / ₂
Skjold		58 ³ / ₄	59
Urania		18	18 ¹ / ₄
Union		78	80
Dampsk. af 1896		81	81 ¹ / ₂
Østasiatiske	90 ¹ / ₂ — 91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
Østersøen		89	90 ¹ / ₂
Nordøen	25 ¹ / ₂	25	27
Vesterhavet		102	107
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Cimbria		—	—
Torm		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.	59 ¹ / ₂	59 ¹ / ₂	60
Inga		—	—
Hejmdal		95	100
Dampskibs Obligationer.			
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.		99 ¹ / ₂	100
4 ¹ / ₂ % Østasias. Komp.		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
5 % Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98	99
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	85	85	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	88	88	88 ¹ / ₄
4 % — — 2. Serie ..		95	95 ¹ / ₄
4 % — — 1. — ..		97 ¹ / ₄	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
4 % — — 7 —		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		90 ¹ / ₄	91
Aktier.			
Nationalbank		142	143
Privatbank		119	119 ¹ / ₄
Landmandsbank		127 ¹ / ₄	127 ¹ / ₂
Handelsbank		128 ¹ / ₂	129
Grundejerbank		117 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Burm. & Wain	99 — ¹ / ₂ — ³ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		91	92 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	161 ³ / ₄ — 162	161 ³ / ₄	162
Bryggeri Aktier	132 ¹ / ₄	132	132 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 28. December 1904.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.15	18.12
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. December 1904.

Russiske Noter	216.00
4 % Russiske Consols	89.90
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.00
5 % Mexikanske 1890	—
5 % Rumænske Stats	100.10
4 % — — 1890	91.30

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

„Foren. Dampsk.“ 100,000, „Kbhvn“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 14,000, „Nye Dampsk.“ 10,000, „Danmark“, 2,000, „Østasiatisk Komp.“ 236,000, „Urania“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskab.

Hamburg—Kjøbenhavn

og vice versa.

Damper ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamburg de samme Dage.

Lægter ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Lørdag; billigste Fragtrater erholdes ved Henvendelse til Hr. H. M. Gehrorens, Hamburg.

Baltimore—Kjøbenhavn.

Dpsk. „Arkansas“ ventes ekspederet fra Baltimore c. 31. December. Dpsk. „Louisiana“ c. 15. Januar. Derefter Afgang c. hver 3. Uge.

Agenter i Baltimore: D'hr. Patterson Ramsay & Co.

Fra d. 29. December—4. Januar.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.
Gods modtages Onsdag og Torsdag.
Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag 2. Januar efter gennemg. Takster.

Turene til Horsens, Svendborg, Faaborg, Assens, Kjertemunde, Nyborg, Rudkjøbing, Hadsund, Mariager, Hobro, Randers, Vejle, Fredericia, Middelfart, Kolding, Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. bortfalder.

Til Sølvesborg, Karlskrona og Norrkøping [Annie] forv. Eftm. fra Frihavnen.

Til New York [Kentucky] Middag fra Frihavnen.
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssund og Trondhjem [Axelhuus] 8 Form. fra Frih.

Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.
Til Stettin [Aarhuus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
Til London [Kursk] Eftm. fra Larsens Plads.

Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition i Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg*, Aggersund*, Løgster*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.

Til Aalborg*, Staun, Aggersund, Løgster, Skive, Hvalpsund, Fur og Nykjøbing M. [Thy] 3 Eftm.

*) Ikke for Gods.

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Nakskov [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).
Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
Til Hamburg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.

Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Søndag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moss og Laurvig paa Returen om Onsdagen [Baldur] 3 Eftm.
Til Samsø og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Turen til Grenaa bortfalder.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg, og Lohals [Horsens] 3 Eftm.
Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.

Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.

Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F., anl. Stege paa Returen om Onsdagen [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Stege, Kallehave og Præste [Aalborg] 7 Aften.
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til Gøteborg [Aarhuus] Eftm. fra Frihavnen.
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

Tirsdag.

Til Færøerne (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenoffs Plads.
Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Onsdag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania [H. P. Prior] 3 Eftm.
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).
Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.

Til Hamburg [Ella] fra Frihavnen.
Til Windau [Yrsa] 3 Eftm. fra Havnegade.
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Efterfølger, (Anton Hansen), Havnegade 37.

Randers. A. L. Nielsen, Telf. 224.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Mindre

DAMPBAADE

for Passager- og Bugserfart bygges billig af

Ljunggrens Værksted

Christianstad (Sverrig)

Leverandør til bl. a.:

Danske Ingeniørkorpset, Lodsvæsenet, Vandbygningsvæsenet, Toldvæsenet, Forenede Dampskibs Selskab, Forenede Bugser Selskaber, Kjøbenhavns Havnevæsen m. fl.

A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers anbefales Foreningens Medlemmer. Prima Varer. Billige Priser. Telefon 224.

Anders Nielsens

Fedevareforretning, Fredericiagade 27.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

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

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. — Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Telegr.-Adr.:
AAGEBRUHN.

AAGE BRUHN

Telefon 9181

Kjøbenhavn K.

Befragtnings-Forretning.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A. O. ANDERSEN

Norra Hamngatan Nr. 10, Göteborg

Agent for Køb og Salg af brugte

DAMP SKIBE

samt Kontrahering af nye.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc. findes stedse paa Haand.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

OTTO RODÉN,

Gamlakarleby. Finland.

Established 1884.

STEAMSHIP-BROKER,
Bank-office.

Agent to all regular steamers
Calling at Gamlakarleby.
Telegraphic address: RODÉN.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

James Stenstrøm

Skibsmægler-
og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere,

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklædning- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.
Vestergade 3.
Kjøbenhavn K.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
N8. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub



Stort Lager af
Guld-,
Sølv-,
Marine- og
Støvere,
Kikkerter,
Baro-
metre,

Termometre, Brillor samt Kæder.
Reparationer udf. billigt.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning,
Urtekram- & Parvehandel,
Havnegade 37, Nakskov.

Svendborg Flydedok

Telefon 76.

Telefon 76.

Aktieselskabet

**Carl Axelsen's
Jærnstøberi & Maskinfabrik**
(Grundlagt 1838).

Allt Skibsarbejde udføres.

Duelige, øvede Kedelsmede og Maskinarbejdere haves altid disponible

Specialitet: Skibspumper
og iøvrigt alt til Skibsbrug hørende.

Repræsenteret ved:

MAX LEVIG & Co., Havnegade 9, Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

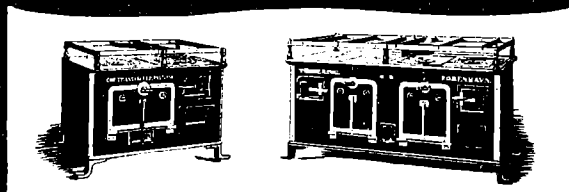
Patent Motoren

Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølvgade 12. Telefon 228
køber alle Sorter **Skibsmetaller, Sejldug og**
Tovværksaffald til højeste Priser

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING CO. LTD.**

WALLSEND-ON-TYNE AND SUNDERLAND,
ENGINEERS, BOILERS MAKERS, IRON FOUNDERS,
BRASS FOUNDERS & COPPERSMITHS.

Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,
also Rough and Machined Forgings.

Special attention given to Converting, Altering, and Repairing Marine
Engines, and to General Engineering Work.

Telegrams: „NEWS, WALLSEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:

Hamburg.

Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft,
der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.

P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.

Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.